



1. INTRODUCTION

L'édition du présent manuel se veut être une aide pour tous ceux qui "vivent" la Vuelta a Andalucía, avec pour objectif que nous parvenions à nous tous, à que La Vuelta se déroule conformément aux normes réglementaires, sportives, de circulation et de sécurité, réduisant au minimum les situations irrégulières. Le bon comportement et la dignité de chacun sont essentiels pour ne pas compliquer la vie d'autrui et éviter les sanctions ou amendes. Tous et chacun d'entre nous, connaissons parfaitement une série de principes de bases à respecter lors de tous trajets sur route, principes, également applicables à ce trajet que représente La Vuelta Andalucía, et indispensables lorsqu'il s'agit de circuler en dehors de l'espace délimité par les barrières dans lequel se déroule la course:

CEINTURE DE SÉCURITÉ: L'utilisation de la ceinture de sécurité est obligatoire, tant pour les conducteurs que pour les accompagnateurs, à l'avant comme à l'arrière.

TÉLÉPHONES MOBILES: l'usage de téléphone mobile en conduisant est formellement interdit ainsi que tout autre moyen ou système de communication, excepté si l'opération peut être réalisée sans l'aide des mains, ni usage de casques ou auriculaires ou autres instruments similaires, et à condition qu'à tout moment le système respecte ce qui est expressément autorisé par le code de la route.

CONSOMMATION D'ALCOOL: La législation espagnole interdit la conduite sous l'effet de l'alcool, envisageant même des poursuites pénales en fonction des circonstances. Il est de notre devoir de recommander l'abstention totale aux personnes qui participent, collaborent, suivent ou visitent la course.

VITESSE: Les limites maximum de vitesse doivent être respectées en toutes circonstances.

CASQUE: Rien n'est plus vital que le casque sur un véhicule à deux roues (vélo ou moto), le port du casque est également recommandé lorsque, suite à un arrêt ou un stationnement sur route, des actions se réalisent sur une voie où circulent d'autres véhicules.

COUREURS ET PIÉTONS: Il est extrêmement important d'être très prudent et respectueux envers les piétons et les cyclistes qui représentent dans ce paragraphe les parties les plus vulnérables de La Vuelta.

SOLIDARITÉ: La sécurité et le déroulement correct de la course sont l'affaire de tous et concernent tout le monde: nous devons démontrer notre solidarité et respect aux habitants et compagnons également au volant.

Dans l'espoir de réduire au maximum les situations périlleuses, nous recommandons la lecture attentive de ce guide et de le conserver pendant toute la course, comme rappel des règles qui accompagnent, et parfois limitent, l'usage de certains éléments.

Indépendamment des énoncés de ce manuel, priment en toute occasion les règles établies par les autorités compétentes de l'État.

L'objectif final est de rendre plus simple et sûr le travail de tous et ceci, dans le but de rendre plus agréable La Vuelta Andalucía, en la convertissant une grande fête annuelle du sport cycliste.

2. DIRECTION DE COURSE ET PERSONNEL OFFICIEL

DEPORINTER détient la responsabilité de la Direction Générale de la course et de son déroulement correct. Elle est représentée dans l'épreuve par:

- Le Directeur Général de la course.
- Les Directeurs Adjoints.
- Coordinateur général
- Les Directeurs Techniques et de l'Organisation.
- Les Régulateurs de Circulation en moto.

Le Collège de Commissaires (arbitres) est responsable d'assurer le respect du Règlement et le contrôle sportif de l'épreuve en collaboration avec la Direction Générale de celle-ci, il est constitué de:

- Le Président du Jury International.
- Les Arbitres Internationaux.

Le Jury de Commissaires s'appuie sur:

- Le Juge d'Arrivée et adjoints.
- Les Commissaires à moto.
- Les Chronométrateurs.

La course arrive accompagnée et protégée par Les Corps et Forces de Sécurité de L'Etat, regroupés sous la dénomination de "Unidad de Movilidad y Seguridad Vial", de l'escadron de Sécurité Routière de la Guardia Civil, dirigé par un Capitaine.

Le GRUPO RURAL DE SEGURIDAD est également présent dans la course.

3. DÉPART

3.1. Dispositifs de Départ

- Signalisation.
- Stationnement.
- Circulation.
- Passage Obligatoire.



Le respect des dispositifs de départ conditionne le bon déroulement du début de la course, tant pour les coureurs que pour les suiveurs. Sur les plans de départ insérés dans le Livre de Route figure un Point de Passage Obligé (P.P.O.) para lequel tous les véhicules de la course, sans exception, pénétrant dans l'enceinte de départ de celle-ci.

Pour éviter que le début de course ne surprenne les conducteurs des voitures comme des motos au moment du départ, il est nécessaire que tous les conducteurs responsables desdits véhicules se tiennent à côté et prêts dix minutes avant l'heure fixée pour le départ "neutralisé".

3.2. Accréditations

3.2.1. Accréditations Personnels

Toutes les personnes impliquées de quelques manières que ce soit dans la Vuelta a Andalucía devront toujours porter sur soi l'accréditation correspondante. Ces cartes s'obtiennent au Bureau de Permanence après demande préalable sur un document mentionnant le nom et prénoms du demandeur, sa fonction et l'entité qu'il représente dans la course, ainsi que son numéro de carte d'identité ou document similaire. Ces informations sont enregistrées dans un fichier informatique de données à caractère personnel appartenant à Deporinter pour objectif d'être utilisé aux seules fins de mener à bien l'organisation et le bon déroulement de la Vuelta a Andalucía. La gestion des données se réalise toujours en conformité avec la Loi Organique 15/1999, du 13 décembre, de Protection des Données à Caractère Personnel.

Il est obligatoire pour l'organisateur d'identifier toutes les personnes qui seront présentes pendant la course. Ces accréditations servent, entre autres choses, à signaler les lieux accessibles aux titulaires. Pour le bon déroulement sportif de la course, certaines enceintes déterminées ne sont pas accessibles à toutes les accréditations.

Être accrédité suppose d'accepter de suivre les recommandations contenues dans ce manuel ainsi que les directives que la Direction Générale de la Course serait amenée à donner.

3.2.2. Accréditations de Véhicules

Pour pouvoir participer comme suiveur de course, un véhicule doit être préalablement accrédité par l'organisation de la course. Pour obtenir l'accréditation, il faut compléter le formulaire d'inscription d'accréditation de véhicule. Pour le faire, il sera nécessaire de présenter l'original et une photocopie du permis de conduire à jour du conducteur responsable du véhicule, l'original et une photocopie de la fiche technique et l'original et une photocopie du récépissé de l'assurance obligatoire du véhicule. (Les photocopies mentionnées seront conservées par l'organisation). La remise de l'accréditation du véhicule est à la discrétion de l'organisation. Le badge fourni par l'organisation pour permettre aux véhicules accrédités d'accéder au parcours et enceintes de la course, sera placé à l'avant et à l'arrière desdits véhicules. Pour pouvoir réaliser les actions de suivi de course, les véhicules (motos et voitures), en plus de devoir être dûment accrédités, devront être munis d'un système pour recevoir les informations de Radio-Vuelta. L'absence de ce système entraînera l'exclusion du véhicule de la course.

Seuls les véhicules dotés du badge d'accès à l'arrivée, peuvent traverser la ligne d'arrivée, à condition de toujours le faire avec l'avance requise sur l'arrivée des coureurs, car, à défaut, ils devront emprunter la déviation obligatoire. Les autres véhicules et ceux qui ne se présenteraient pas avec l'avance requise devront impérativement emprunter la déviation obligatoire. Il est rappelé à l'ensemble des conducteurs que le badge d'accréditation du véhicule ne confère aucun privilège sur le Code de la Route ou ses annexes. Aucun motif de légitimité ne pourra être invoqué, par qui que ce soit (assistants d'équipe, presse, invités, organisation, etc.) pour expliquer une conduite avec dépassements de vitesse ou contrevenant les dispositions de l'autorité, du Code de la Route ou ses annexes.

Du fait du grand nombre de véhicules accrédités, de la quantité de personnes qui assistent et des infrastructures routières, nous prions les conducteurs des véhicules qui ne jouent pas un rôle concret dans la course de quitter les lieux quinze minutes avant le départ neutralisé de l'épreuve.

3.3. Route Alternative Conseillée

Pour préserver au maximum la sécurité du trafic sur le parcours de la course, régulièrement jalonnée par un public nombreux, il convient de réserver ce parcours aux seuls véhicules indispensables. Quand cela sera possible le Livre de Route indiquera un "parcours alternatif" conseillé (plus direct, sur des routes éventuellement plus importantes, etc.) qui permet aux personnes accréditées et à leurs véhicules, d'arriver depuis la zone de départ, à l'emplacement de l'arrivée sans devoir parcourir toute l'étape.

4. COURSE / PARCOURS

4.1. Conducteurs et Pilotes

Les conducteurs et les pilotes devront être sélectionnés prioritairement pour leurs expériences dans le cyclisme. Pour cela, l'emploi d'anciens coureurs est une garantie de connaissances de conduite en course et d'anticipation des mouvements d'un peloton.

Les chauffeurs et les motocyclistes sont responsables de leur véhicule et doivent accéder immédiatement aux ordres et consignes des membres du Collège des Commissaires, de la Direction Générale, des services de sécurité à moto.

TRÈS IMPORTANT: Il est interdit de dépasser le peloton ou les échappés sans autorisation d'un des membres du Collège de Commissaires ou de Direction de Course.

Les conducteurs et les motocyclistes seront particulièrement attentifs à ne pas s'intercaler, dépasser ou freiner la file de véhicules durant:

- Le dernier kilomètre des sprints intermédiaires et des cols de montagne.
- Les ravitaillements.
- Les points et passages dangereux annoncés par Radio-Vuelta.

4.2. En Course

Pour que le commencement de chaque étape ait lieu, il faut que soit donné le départ officiel de celle-ci. La forme la plus habituelle de la faire se dénomme "Départ neutralisé". Pour celui-ci, le peloton est conduit, à marche réduite et pendant un maximum de 10 Km, par une voiture de la Direction Générale qui exhibe un drapeau rouge. Ce parcours neutralisé, s'achève sur un point dénommé "Kilomètre zéro", sur lequel, une fois abaissé le drapeau rouge, les cyclistes peuvent s'exprimer sportivement à leur guise. Cela peut devenir une situation compliquée lorsque, à cet endroit, les coureurs décident d'attaquer dès le départ et s'approchent véritablement des voitures suiveuses qui précèdent. Cette situation peut provoquer un dangereux tampon, c'est pourquoi il s'agit d'un des moments où il faut prêter le plus d'attention aux indications des responsables de course.

Au commencement de chaque étape, concrètement au passage du "Kilomètre zéro", il faudra mettre les compteurs de parcours de kilomètres de tous les véhicules ainsi que des motos et des véhicules de Caravane Publicitaire à zéro, afin de connaître à tout moment sa situation sur et en dehors de la route en accord avec l'itinéraire du Livre de Route et pouvoir ainsi interpréter les références kilométriques de Radio-Vuelta.

4.2.1. Capsule Course

Dans la capsule course, chaque personne et chaque véhicule a une fonction et un emplacement bien définis qu'y sont détaillé ci-dessous:

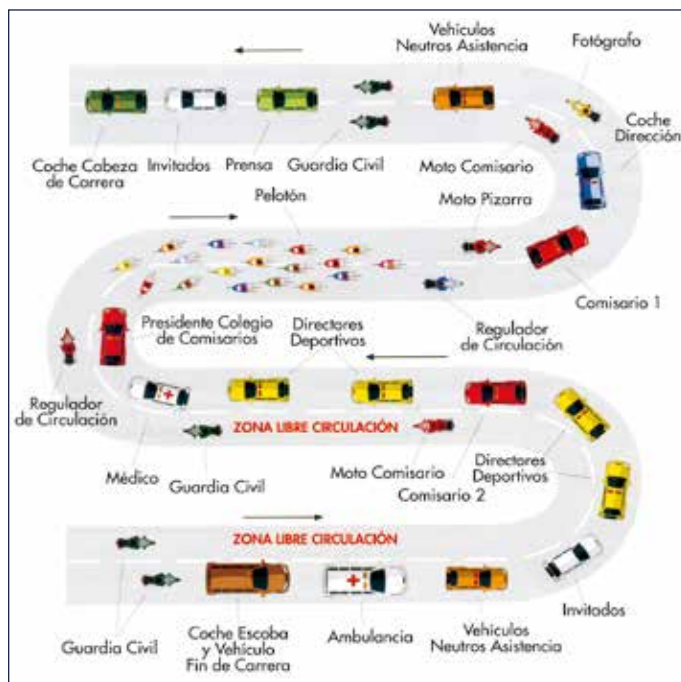
Le premier véhicule qui précède la course, la "voiture tête de course" des forces de l'ordre ou de l'Organisation, sert de référence au personnel à pied chargé de la sécurité routière (forces de l'ordre ou volontaires) pour matérialiser la fermeture effective de la course aux usages habituels de la circulation. Ce véhicule porte un panneau visible avec l'inscription "Atención: Prueba Deportiva. STOP" (Attention: Epreuve Sportive, stop).

Aucun véhicule non autorisé ne peut entrer dans le parcours après le passage de ce véhicule et ce, jusqu'au passage du véhicule balais situé après le dernier coureur.

En tête de course, les véhicules de presse et de l'Organisation, qui circulent entre la voiture de tête de course et la voiture de la direction de l'Organisation, le font en une file unique située sur la droite de la chaussée.

Le Régulateur de Circulation à moto (ou moto-régulateur). C'est le représentant de la Direction Générale et il agit en son nom. Parfaitement identifiable, son rôle est lié à la sécurité des coureurs et des suiveurs et au respect des règles de circulation au niveau de la course. Durant l'étape, le moto-régulateur dirige la marche des véhicules qui circulent en compétition, en collaboration avec le Collège des Commissaires et la Direction de la course. Ses instructions doivent être suivies à la lettre, il contrôle que tous les motocyclistes portent les gilets d'identification et indique aux motos de presse et radio à quel moment, quelques kilomètres avant l'arrivée, ils doivent se diriger vers elle impérativement.

La moto d'information décrit à chaque moment la situation sportive de la course (échappés, cols de montagne, incidents, etc.) Ces informations sont diffusées à travers de Radio-Vuelta.



La moto-ardoise informe visuellement les coureurs sur les dossards de échappés, les temps, etc.; pour cela, elle se laisse glisser sur la gauche pour montrer cette information aux coureurs qui composent la tête de peloton (plus ou moins les vingt premiers).

Les véhicules neutres d'assistance (VNA) apportent du matériel de rechange pour les coureurs. Les Commissaires fixent la position en course de ces automobiles et motos. Normalement, il s'agit de trois véhicules, qui roulent devant celui du directeur de l'épreuve (pour veiller aux échappés) et un qui suit le peloton à disposition du Président du Collège de Commissaires. Ce Président place son véhicule, habituellement après le groupe principal, qui n'est pas nécessairement le peloton, celui qui a le plus grand nombre de coureurs, mais plutôt le plus important en fonction de la situation de la course. Il régle, avec un des arbitres internationaux et avec les arbitres à moto, la circulation des véhicules techniques des équipes en fonction des circonstances de la course: coureurs décrochés, crevaisons, chutes, ravitaillements, etc.

4.2.2. Règles de Circulation des Véhicules

Les dépassements des motocyclistes de l'Unité de Mobilité et Sécurité de la Voie Publique se font généralement par la droite. Ceci à l'exception des dépassements des motocyclistes qui roulent en parallèle, il convient alors de les dépasser en passant entre eux. Les dépassements qui devront se réaliser en dehors de la zone délimitée de la course ("drapeaux jaunes"), respecteront scrupuleusement les règles du Code de la Route.

Le dépassement de tout coureur ou groupe de coureurs s'effectuera, avec l'autorisation d'un des représentants du Collège des Commissaires ou de la Direction de Course, par le côté qui permet la circulation de ces coureurs, en prenant en compte comme plus appropriées les parties incurvées de la route et où il faudra profiter du côté opposé de la courbe. Pour ce type de dépassements, on utilisera le klaxon par petits coups brefs. Dans tous les cas, nous vous prions instamment d'éviter au maximum ce type d'opération et même de ne pas les effectuer si vous n'êtes pas habitués à celles-ci.

Lors des sprints intermédiaires, traversées des centres urbains, des cols de montagne, signalisations des distances kilométriques d'arrivée et des fins d'étape, il est impératif de s'éloigner des cyclistes pour ne pas se laisser surprendre par ceux-ci. La circulation des motos lors de ces points de passages délicats s'effectuera par le centre de la chaussée, le plus grand danger étant généralement l'affluence du public ainsi que la structure des supports de signalisation de course.

La circulation s'effectuera également au centre de la chaussée dans les zones délimitées de ravitaillement et après ces passages (lieux où le public a pour habitude de se concentrer pour ramasser les sacs et bidons rejetés par les coureurs). Les soigneurs des équipes occupent généralement la partie droite de la chaussée: il ne faut en aucun cas passer derrière eux, puisqu'ils guettent le passage des coureurs et la remise des sacs d'aliments et s'attendent à ce que tous les véhicules arrivent par le milieu de la chaussée et par la gauche dans le sens de la marche, les uns derrière les autres et à vitesse modérée. Il convient d'anticiper l'arrivée des coureurs à ces endroits, afin de pouvoir circuler à vitesse modérée sans provoquer de bouchon.

Derrière un peloton ou derrière un groupe d'échappés, personne ne doit gêner la circulation des véhicules des directeurs sportifs, qui sont prioritaires. La circulation sera dirigée par un des Régulateurs de circulation à moto, dont les indications doivent être suivies à la lettre. Dans tous les cas, lorsque la route se rétrécit, notamment lorsque Radio-Vuelta annonce "fila de a uno" (sur une file), tous les véhicules doivent se placer à l'arrière de la file des véhicules d'équipes.





Pour les participants, les soiveurs et invités

Il ne faut jamais faire obstacle au libre déplacement des cyclistes, tout motocycliste ou automobiliste se voyant rejoint en descente de col ou dans toutes autres circonstances, doit se retirer de la chaussée pour faciliter le passage des coureurs et des véhicules de leurs directeurs.

Les véhicules en course doivent circuler à chaque fois que cela est possible sur la droite de la route dans le sens de la marche. Tout arrêt quel que soit la raison doit se faire sur le côté droit et le plus éloigné possible de la chaussée. Les véhicules qui circulent derrière le peloton roulent parallèlement à la file des secondes voitures d'équipe. La première voie de gauche entre le peloton et les secondes voitures d'équipe est réservée au travail des directeurs. En cas de chute ou intervention des directeurs sportifs, les véhicules qui circulent sur la voie de gauche doivent impérativement permettre à ces derniers de poursuivre la circulation de la meilleure façon possible. Il convient de ne pas freiner, ni s'arrêter pour ne pas générer un petit embouteillage.

Tout véhicule appelé par la Direction de l'organisation ou de course à se rendre sur un lieu déterminé de la course détient la priorité absolue.

Les passagers de toutes automobiles, qu'ils soient titulaires ou invités, doivent demeurer dans l'habitacle du véhicule, sans se pencher indûment par les fenêtres latérales.

4.2.1. Étapes contre-la-montre

Le véhicule se maintiendra toujours derrière le coureur qu'il suit. Dans le cas où deux coureurs ou plus circuleraient à proximité sans ne parvenir aucunement à se distancer des autres, les véhicules se maintiendront derrière le dernier coureur jusqu'à ce que la distance soit suffisante pour pouvoir continuer les suivis.

Aucun véhicule ne doit dépasser les coureurs, seules les motos peuvent être autorisées au dépassement par les commissaires quand la largeur de la route le permet. Dans ce cas, le dépassement doit s'effectuer sans filmer pendant l'opération. Durant l'épreuve, les prises se prennent depuis l'arrière.

Le véhicule suiveur d'un coureur qui va être rejoint doit se placer derrière la voiture de l'autre coureur à partir du moment où la distance entre les deux coureurs est inférieure à 100 mètres.

Le véhicule qui suit un coureur qui en rejoint un autre ne peut s'intercaler entre les coureurs sauf s'il existe une distance d'au moins 50 mètres. Si cette distance se réduit le véhicule se placera derrière le second coureur.

4.2.3. La Voiture Balais

C'est le dernier véhicule de la file, avant le véhicule fin de course. Il assiste les coureurs qui abandonnent, récupérant leur dossard et le transpondeur lorsqu'il existe, et informe Radio-Vuelta.

4.2.4. Véhicule Fin de Course

De la même manière qu'il existe un véhicule de tête de course, il y a également un véhicule du service d'ordre ou de l'organisation en fin de course. Ce véhicule, identifiable et avec la pancarte indiquant "Fin de carrera. CONTINUE" (fin de course. REPRISE) à un rôle très important puisqu'il indique au personnel à pied chargé de la sécurité routière la fin de la course et la possibilité de rouvrir la circulation aux usagers habituels.

4.3. Presse - Radio - TV - Photographes

Chaque média est responsable de la capacité et de la qualité des pilotes et conducteurs pour qui il demande des accréditations pour la course. Ils doivent être expérimentés, connaître les épreuves cyclistes et la manière de se comporter dans celles-ci, connaître le Règlement du Sport Cycliste de l'UCI pour tous articles se référant à la presse et à la circulation en course.

LES RÈGLES DE BASE:

- Il est interdit de photographier ou de filmer depuis une voiture de presse en mouvement.
 - Aucun véhicule ne peut dépasser un groupe de coureurs dans les derniers kilomètres de course.
 - À l'arrivée des coureurs, aucun véhicule de presse, quel qu'il soit, ne peut être en course sur le dernier kilomètre ou franchir la ligne d'arrivée, s'il ne le fait pas avec un minimum de dix minutes d'avance sur le premier coureur.
- Dans le cas contraire, les véhicules devront emprunter la déviation obligatoire.
- Le Collège de Commissaire, en accord avec la direction de la course, peut retirer une accréditation également pendant l'étape.

4.3.1. Motos

Il existe une priorité de circulation pour les motos:

- | | | | |
|------------------------|------------------------|----------------------|--|
| Avant le direct: | Pendant le direct: | | |
| 1. Motos TV différé. | 1. Motos de direct. | 4. Motos radios | |
| 2. Motos photographes. | 2. Motos photographes. | 5. Motos TV différé. | |
| 3. Motos radios. | 3. Motos son TV. | | |

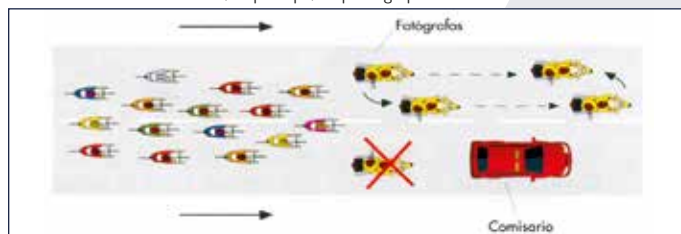
RÈGLES GÉNÉRALES:

- Aucune moto de presse, radio, TV, ou photographes ne peut circuler en course sans le titulaire du média pour lequel elle a été accréditée.
- Elles doivent travailler sans gêner l'évolution de la course, ni favoriser l'éclatement des coureurs.
- Toutes les motos se trouvent sous l'autorité du Collège des commissaires et de la Direction de la Course qui ont toute autorité nécessaire pour intervenir durant l'épreuve.

- Derrière le peloton ou derrière un groupe, elles ne doivent en aucun cas retarder la circulation des véhicules des directeurs sportifs, et doivent rouler sur la gauche. Quand la route se rétrécit ou lorsque arrivent les derniers kilomètres, elles doivent se placer à l'arrière de la première file des voitures des directeurs d'équipe.
- Dans la partie finale de chaque étape, elles doivent circuler en file indienne derrière la dernière voiture du directeur d'équipe.
- Il est interdit de dépasser le peloton en fin de course.
- Quand plusieurs motos se rejoignent derrière un même coureur, seule une moto TV et une moto photographe sont autorisées à travailler. Les autres motos attendent leur tour de travail derrière la voiture officielle et celle du directeur d'équipe.

MOTOS DE PHOTOGRAPHES:

- Quand la Direction et le Collège des Commissaires l'estimeront nécessaire, il pourra être désignée une (ou plusieurs) moto-pool, qui sera seule autorisée à circuler devant la course.
- En tête, elles doivent toujours circuler devant la voiture du Commissaire.
- Pour prendre des photos elles demandent l'autorisation et se laissent glisser jusqu'au peloton, une par une, revenant rapidement à leur emplacement devant la voiture du Commissaire.
- Aucune moto ne peut rester entre la tête du peloton et la voiture du Commissaire. S'il arrive à l'une d'entre elle d'être rejointe, elle doit se laisser dépasser par les coureurs et rester derrière jusqu'à nouvelle autorisation.
- Dans les ascensions aux cols, en principe, les photographes travaillent à l'arrêt.



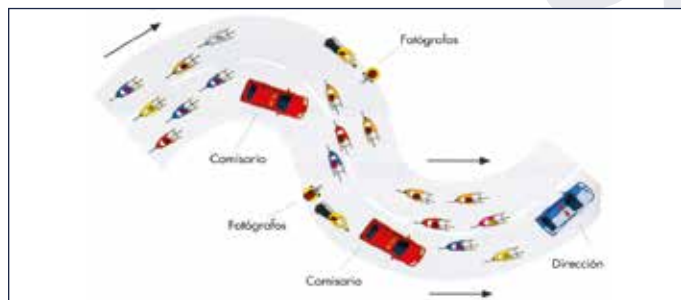
- Derrière le peloton, elles peuvent circuler en file indienne sur le côté gauche à partir de la voiture du Directeur de Course, mais elles doivent absolument faciliter la circulation et le travail de tous les véhicules qui seraient appelés en queue de peloton.



- Pendant la course, tous les photographes qui se trouvent derrière le groupe de tête doivent dépasser ce groupe lorsque la distance se réduit à moins de 100 mètres.



- En montagne et ascensions, les pilotes doivent rester attentifs pour ne pas gêner les coureurs et véhicules officiels. En principe, les photographes travaillent pieds à terre.



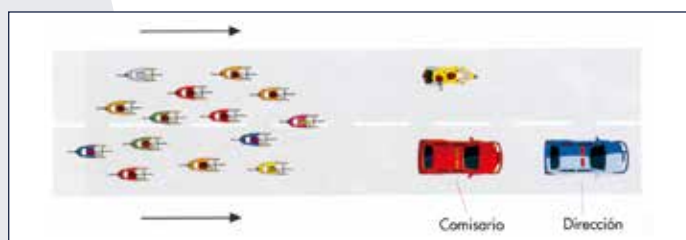


MOTOS COMMENTATEURS RADIO ET TV:

- Elles doivent circuler devant les photographes.
- Elles peuvent se placer à la hauteur des coureurs sporadiquement, mais seulement lorsque elles émettent en direct.
- Elles ne peuvent pas en principe dépasser les coureurs:
- dans le dernier kilomètre des sprints intermédiaires,
- dans le dernier kilomètre des cols et montées,
- dans les zones de ravitaillement.
- Elles ne doivent jamais s'intercaler entre la voiture du Commissaire et les coureurs.
- Il est interdit de réaliser des interviews de coureurs pendant la course.
- Les interviews de directeurs ne doivent jamais s'effectuer dans les 20 derniers kilomètres.

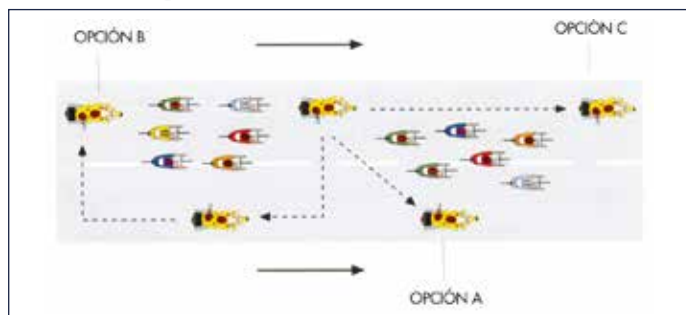
MOTOS CAMÉRAS DE TV:

- Elles ne doivent pas travailler en favorisant ou ralentissant la progression des coureurs, ils filmeront uniquement de profil ou depuis l'arrière.
- Elles ne peuvent s'intercaler entre deux groupes si la distance ne le permet pas.
- Dans les ascensions, les prises TV se font depuis l'arrière.
- Les motos ne seront jamais proches des coureurs si elles ne diffusent pas ou n'enregistrent pas.
- Peloton groupé: quand un peloton roule à une vitesse modérée, la présence d'un caméraman à la fois, en tête de peloton, peut être autorisée.

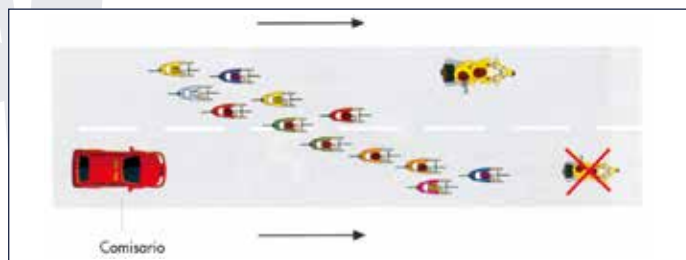


- Groupe roulant à grande vitesse: un caméraman ne peut en aucun cas se placer devant un groupe roulant à grande vitesse. Il est possible de se mettre à côté du premier coureur (par derrière) ou en queue de peloton. Union entre deux groupes: quand la distance entre les deux pelotons est inférieure à 50 mètres, la moto de TV qui suit le premier groupe à trois possibilités:

- A: Se placer à côté du premier groupe.
- B: Attendre le second groupe et se placer derrière celui-ci.
- C: Passer devant les groupes.

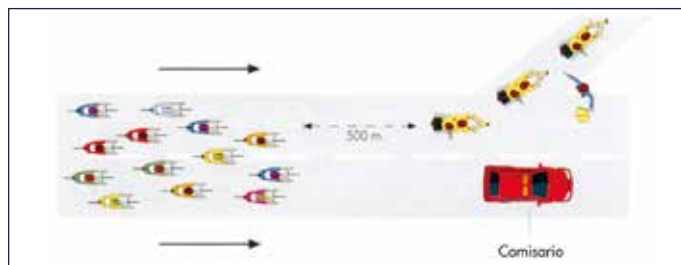


- Coureurs en bordure: La caméra se place sur un côté du peloton pour filmer.
- Il ne peut y avoir qu'une moto sur un même point de la course. Quand les échappés sont rejoints par les poursuivants ou le peloton, une des motos qui suivait un des deux groupes doit disparaître.
- La moto qui circule à la hauteur du peloton ne doit pas rester à l'intérieur de celui-ci.



- Seules les motos qui couvrent le direct pourront rouler juste derrière le peloton. Les autres motos de TV doivent circuler en file indienne à la hauteur de la dernière voiture du directeur sportif.
- Les caméras filment de profil ou depuis l'arrière. Elles pourront dépasser le peloton pour enregistrer ou émettre uniquement lorsque la largeur de la route le permet.

- Pendant les ascensions, les prises TV s'effectuent depuis l'arrière.
- Il est interdit d'enregistrer ou d'émettre depuis les motos dans les 500 derniers mètres. Cependant, s'il y a un petit groupe de coureurs avec une avance importante qui se prépare pour le sprint final, une moto TV pourra être autorisée à faire des prises de vue derrière ce petit groupe.
- Si un peloton dispute le sprint final, les motos de TV prendront nécessairement la déviation prévue par les organisateurs. Si cette déviation est très éloignée de la ligne d'arrivée, ils prendront les dispositions nécessaires pour ne pas enregistrer ou émettre dans les 500 derniers mètres et se dirigeront le plus rapidement possible vers la ligne d'arrivée.



5. ARRIVÉE

5.1. Accès à la Ligne d'Arrivée

Le service d'ordre et le personnel de l'organisation s'assureront que, seules les personnes dûment accréditées, se trouvent sur la chaussée finale.

Les photographes à moto qui arrivent avec la course, une fois franchie la ligne d'arrivée, devront descendre de la moto 75 mètres plus loin pour ne pas gêner la zone d'arrivée et retourner à pied vers la zone délimitée pour eux située à une quinzaine de mètres de la ligne d'arrivée, suivant les indications de l'organisation qui maintient et contrôle cette zone.

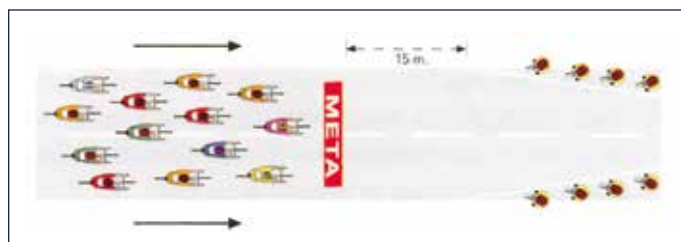
COMME RÈGLES GÉNÉRALES:

- Le véhicule de Direction qui précède la course augmente sa vitesse dans le 1500 dernier kilomètre pour traverser la ligne d'arrivée et la zone de photographes au moins 10 secondes avant l'arrivée du premier coureur.
- L'organisation prévoit une zone spéciale réservée aux photographes et délègue une personne chargée de s'assurer au respect des instructions.

5.2. Emplacement des Photographes Dans la Zone d'Arrivée

Les photographes, en possession d'une accréditation et munis du gilet d'identification distribué par un responsable de l'organisation, se placeront derrière les deux lignes blanches peintes sur la chaussée à 15 mètres de la ligne d'arrivée.

Entre la ligne d'arrivée et les premiers photographes, il doit y avoir au moins une distance de 15 mètres.



6. SITUATIONS PARTICULIÈRES

La Direction générale et le Collège de Commissaires indiqueront lorsque nécessaire les règles particulières à certaines étapes.