



GUIDE DE FORMATION

POUR COMMISSAIRES ROUTE

COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE
COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURES

5	1.1. Structure de l'UCI
12	1.2. Fédérations nationales
13	1.3. Confédérations continentales

2. LE COMMISSAIRE

15	2.1. Importance des commissaires
19	2.2. Formation des commissaires
21	2.3. Spécialisation des commissaires
23	2.4. Carrière des commissaires
25	2.5. Outils de l'UCI pour les commissaires
26	2.6. Code déontologique

3. RÈGLEMENTS

28	3.1. Règlement UCI
32	3.2. Règlement de la fédération nationale
33	3.3. Règlement particulier de l'épreuve

4. ÉPREUVES CYCLISTES SUR ROUTE

36	4.1. Les différents acteurs : rôles et interactions
46	4.2. Les devoirs du commissaire avant la course
57	4.3. Pendant la course
180	4.4. Après la course

5. LE COMMISSAIRE MOTO

192

6. LE JUGE À L'ARRIVÉE

202	6.1. Avant et pendant la course
207	6.2. À l'arrivée de la course

7. CHRONOMÉTRAGE

- 214 7.1. Le chronométreur
- 226 7.2. Le prestataire de chronométrage

8. LE MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

- 233 8.1. Le matériel
- 248 8.2. Le matériel d'identification
- 251 8.3. L'équipement vestimentaire

9. ANTIDOPAGE

257

10. ENVIRONNEMENT

- 263 10.1. Le guide reCycling
- 265 10.2. Préparation de l'évènement
- 266 10.3. Pendant l'évènement

11. MANAGEMENT ET COMPÉTENCES RELATIONNELLES

- 269 11.1. Les trois grands axes
- 272 11.2. Prises de parole et interventions du commissaire
- 274 11.3. Répondre à une interview
- 275 11.4. Management de l'équipe des commissaires

12. GLOSSAIRE

276



1. STRUCTURES

1.1. Structure de l'UCI

1.2. Fédérations nationales

1.3. Confédérations continentales

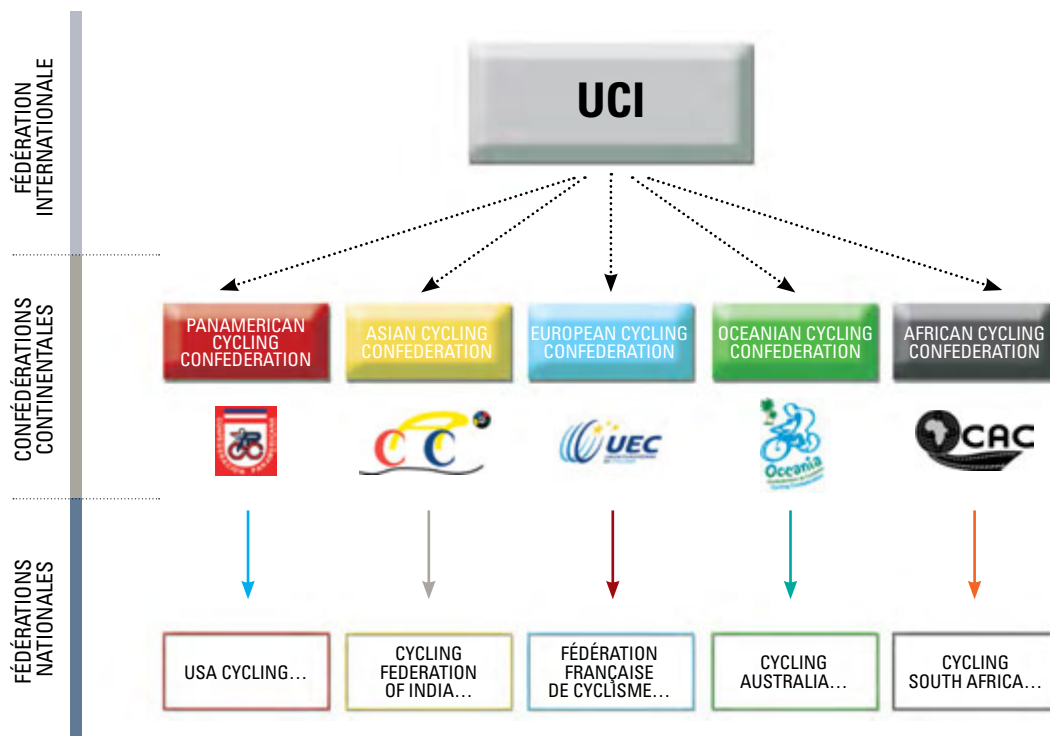


Schéma. Structures du niveau international au niveau national

1.1. STRUCTURE DE L'UCI

1.1.1. FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL

GÉNÉRALITÉ



Une bonne connaissance de l'UCI et de ses missions est de toute première importance pour les futurs commissaires nationaux élite et internationaux. En effet, aux yeux des athlètes, des organisateurs et des instances, les commissaires représentent partiellement l'UCI dans l'exercice de leurs fonctions.

L'Union Cycliste Internationale est la fédération internationale du cyclisme reconnue par le Comité International Olympique. Créée en 1900 à Paris, elle a aujourd'hui son siège dans le Centre Mondial du Cyclisme à Aigle en Suisse.

L'UCI coordonne et développe les huit disciplines du cyclisme (route, piste, cyclo-cross, mountain bike, BMX, trial, cyclisme en salle et paracyclisme) sur les cinq continents.

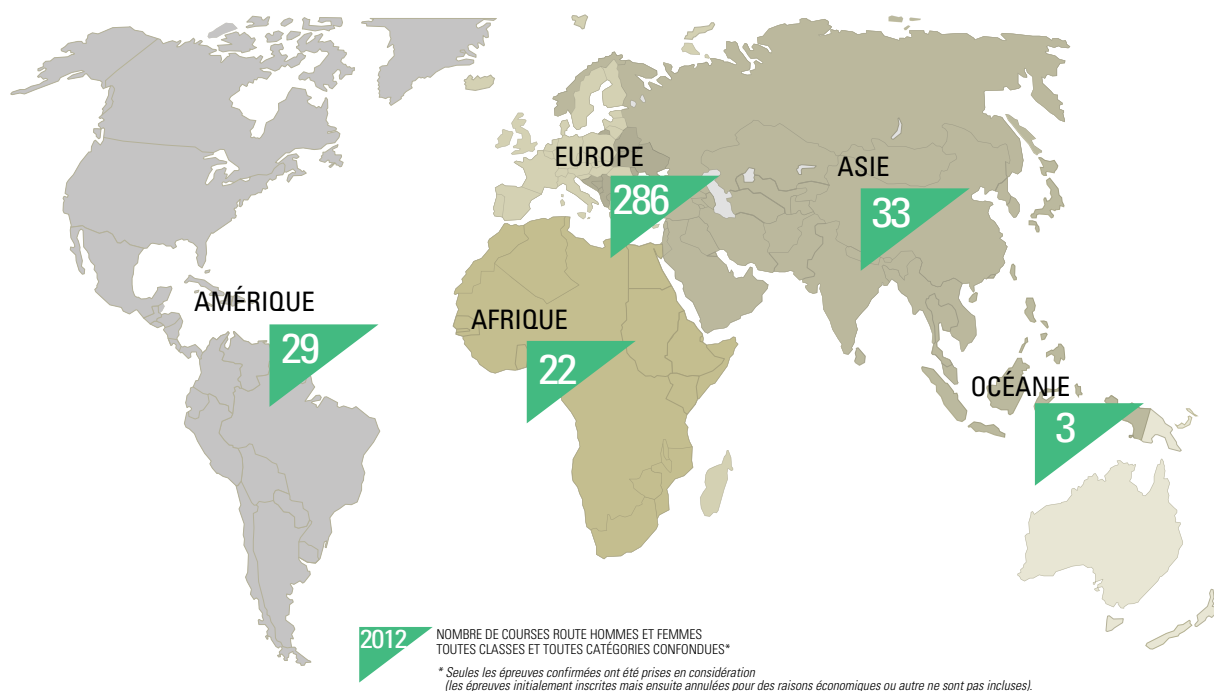


Schéma. Nombre de courses sur route UCI sur les 5 continents en 2012

La mission de l'UCI consiste à développer et promouvoir le cyclisme, en étroite collaboration avec les fédérations nationales (FN), que ce soit dans le domaine du sport de compétition et des valeurs qui y sont associées (effort, accomplissement et fair-play), en tant qu'activité de détente, bonne pour la santé, ou comme moyen de transport respectueux de l'environnement.

Pour la mise en œuvre de sa mission, l'UCI s'appuie sur son service administratif, qui, dans le respect des valeurs attachées au patrimoine historique du cyclisme :

- offre ses services et compétences aux FN et autres organismes du mouvement cycliste,
- soutient les activités de formation et de développement,
- répond aux besoins des pratiquants au travers d'initiatives concrètes et innovantes,
- représente le cyclisme auprès des instances sportives et publiques,
- réglemente le sport cycliste,
- et organise les Championnats du Monde, les Coupes du Monde et les épreuves cyclistes des Jeux Olympiques.



IDENTITÉ

STATUTS, CHAPITRE I - ARTICLE 1

- L'Union Cycliste Internationale (en abrégé UCI) est l'association des fédérations nationales du cyclisme.
- L'UCI est une association internationale non gouvernementale, ayant un but non lucratif d'utilité internationale.



MISSIONS

STATUTS, CHAPITRE I – ARTICLE 2

- la direction, le développement, la réglementation, le contrôle et la discipline du cyclisme sous toutes ses formes, au niveau international,
- la promotion du cyclisme dans tous les pays du monde et à tous les niveaux,
- l'organisation dans toute spécialité du sport cycliste, des championnats du monde, dont elle est la titulaire et la propriétaire exclusive,
- l'encouragement des rapports d'amitié entre tous les membres du monde cycliste,
- la promotion de l'éthique sportive et du fair-play,
- la représentation du sport cycliste et la défense de ses intérêts auprès du Comité International Olympique et de toutes instances nationales et internationales,
- la collaboration avec le Comité International Olympique, notamment en vue de la participation des coureurs cyclistes aux Jeux Olympiques.



CONCRÈTEMENT, L'UCI

- détermine les dates des courses du calendrier international,
- édicte les règlements des disciplines du cyclisme,
- organise des programmes de formation,
- lutte contre le dopage.



PRINCIPES DE RESPECT (STATUTS, CHAPITRE I - ARTICLE 3)

- Égalité de tous les membres et sportifs, licenciés et officiels, sans discrimination aucune.
- Non-ingérence dans les affaires internes des fédérations.
- Respect de la Charte Olympique pour les cyclistes participants aux Jeux Olympiques.



MEMBRES (STATUTS, CHAPITRE II - ARTICLES 4 À 22)

- Les membres de l'UCI sont les fédérations nationales (FN) de cyclisme, admises par le congrès comme étant l'organisation représentant l'ensemble du cyclisme dans le pays de la FN.
- Il n'est admis qu'une seule fédération par nation.
- Les Règlements UCI doivent être repris dans les règlements correspondants des fédérations.
- Les statuts et règlements des fédérations ne peuvent aller à l'encontre de ceux de l'UCI. En cas de divergence, seuls les statuts et les Règlements UCI seront appliqués. Les statuts et les règlements des fédérations doivent contenir la clause expresse qu'en cas de conflit avec les statuts ou Règlements UCI, seuls ces derniers seront appliqués.



LANGUES OFFICIELLES (STATUTS, CHAPITRE XIV – ARTICLES 79 À 81)



- Les langues officielles de l'UCI sont le français et l'anglais.
- Les statuts, règlements et procès-verbaux ainsi que tous les documents soumis au congrès doivent être rédigés en français et en anglais.
- Tout document ou toute lettre adressés à l'UCI doivent être rédigés en français ou en anglais.



SYMBOLES (STATUTS, CHAPITRE XV – ARTICLES 82 À 84)



Le drapeau, les couleurs rangées selon le drapeau, l'insigne et ses reproductions ainsi que la dénomination "Union Cycliste Internationale" et l'abréviation "UCI", sont la propriété de l'Union Cycliste Internationale et ne doivent pas être employés sans son autorisation.



TRIBUNAL COMPÉTENT (STATUTS, CHAPITRES XIII ET XVI)



- Les Règlements UCI établis par le Comité Directeur, dont notamment le règlement du contrôle antidopage, peuvent prévoir un recours auprès du Tribunal Arbitral du Sport à Lausanne, Suisse.
- Le Tribunal Arbitral du Sport (TAS), est exclusivement compétent pour prendre connaissance et trancher les recours :
 - contre les décisions sportives, disciplinaires et administratives prises en vertu des Règlements UCI,
 - entre les instances de l'UCI, y compris les confédérations continentales, et les litiges entre fédérations.
- Le Tribunal Arbitral du Sport tranche en dernier ressort. Ses décisions sont définitives.
- La procédure devant le Tribunal Arbitral du Sport est régie par les Règlements UCI et, pour le reste, par le Code de l'arbitrage en matière de sport.

1.1.2. ORGANISATION GÉNÉRALE DE L'UCI

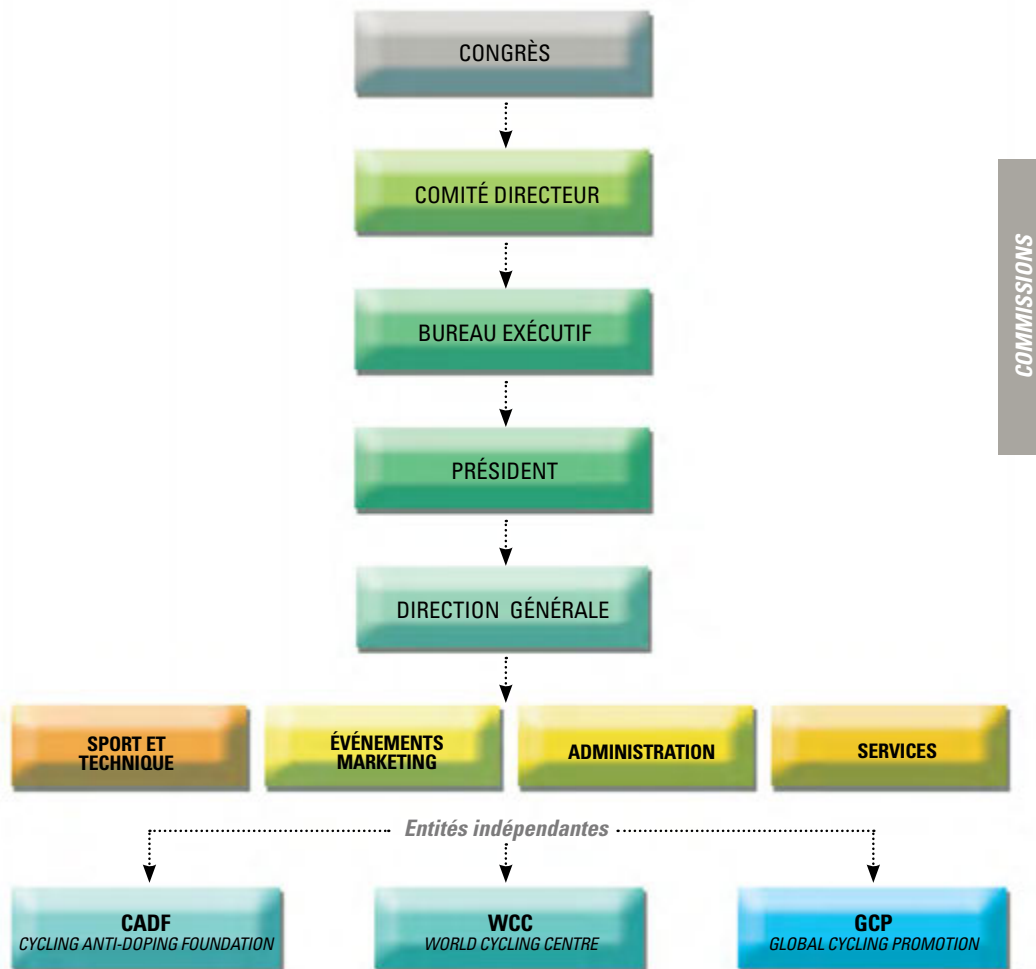


Schéma. Organisation générale de l'UCI

1.1.3. LES ORGANES PRINCIPAUX

LE CONGRÈS DE L'UCI	• C'est l'assemblée d'instance suprême de contrôle. • Il réunit chaque année les représentants des fédérations nationales reconnues. • Il élit le Comité Directeur, auquel il délègue la responsabilité de la gestion de l'UCI.
COMITÉ DIRECTEUR	• C'est l'organe décisionnel. Composé de 15 membres, il assume des droits et des responsabilités étendues qui lui permettent d'entreprendre, sans délai, toute action imposée par les événements ou nécessaire pour le développement de l'UCI et des disciplines sportives. • Le Comité Directeur crée les commissions qu'il estime nécessaires au bon fonctionnement de l'UCI. Il fixe leur champ de travail et leur fonctionnement et nomme leurs membres.
LE SERVICE ADMINISTRATIF	• C'est l'organe opérationnel. Il est composé de professionnels et d'anciens sportifs d'élite. Il prend en charge toutes les tâches opérationnelles découlant des décisions du Comité Directeur.

1.1.4. LES FONCTIONS CLÉS



- Il préside le congrès de l'UCI, le Comité Directeur et le bureau exécutif. Il représente l'UCI à toute occasion. Il la représente également en justice, soit en demandeur, soit en défendeur.



- Il est nommé par le Président de l'UCI. Il rédige les procès-verbaux des congrès et des réunions du Comité Directeur et du bureau exécutif. Il tient à jour les statuts et le règlement et assure les publications et leur distribution. Il administre le fonctionnement du siège de l'UCI et ses employés.

1.1.5. LE DÉPARTEMENT SPORT & TECHNIQUE

Le Département Sport & Technique est le département de l'UCI qui gère **l'organisation sportive du cyclisme au niveau mondial**. Il est le lien direct entre :

- les organisateurs d'événements cyclistes et l'UCI,
- les fédérations nationales et l'UCI,
- les équipes/coureurs et l'UCI.

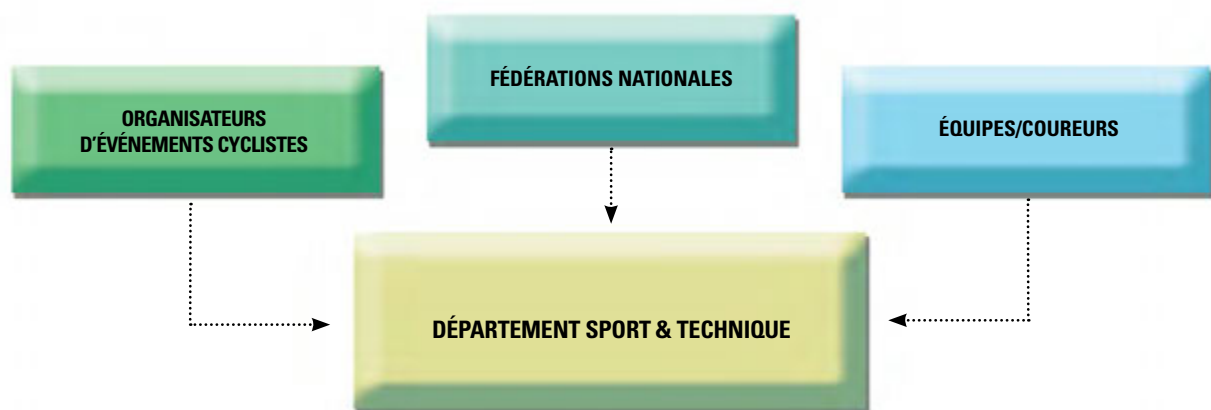


Schéma. Rôle du Département Sport et Technique à l'UCI

Le Département Sport & Technique occupe une position charnière à plusieurs niveaux :

- au niveau **administratif**, avec l'enregistrement des équipes et des épreuves au calendrier UCI,
- au niveau **sportif**, avec l'organisation des championnats du monde de toutes les disciplines,
- au niveau **économique**, avec les obligations financières,
- au niveau **règlementaire**, avec la mise en adéquation des règlements sportifs avec l'évolution du sport cycliste,
- au niveau **arbitrage**, avec la formation des commissaires nationaux élites et internationaux ainsi que leurs nominations sur les épreuves,
- au niveau **développement**, en relation avec les acteurs de terrain, avec une veille de l'évolution des disciplines et des compétitions, dans le temps et à travers le monde.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Les missions principales de l'UCI et ses valeurs.
- Le Règlement UCI doit être intégré dans le règlement de la fédération nationale.
- Il existe deux langues officielles.
- Situer le siège de l'UCI.
- La responsabilité de former et de désigner les commissaires.
- Le symbole de l'UCI et sa propriété.

1.2. LES FÉDÉRATIONS NATIONALES

STRUCTURES ET DEVOIRS

Les commissaires doivent connaître et comprendre la structure de leur fédération nationale (FN).

Il n'existe pas de structure type d'une FN, car les FN relèvent des lois et structures de leur propre nation, elles sont donc toutes organisées différemment.

Néanmoins, les FN relevant de l'UCI ont toutes le **devoir d'agir conformément au règlement, aux statuts et aux valeurs de l'UCI**.

Dans cette perspective, le rôle des commissaires est important, car ils connaissent les Règlements UCI. Ils participent au développement du cyclisme dans leur pays grâce à une coopération régulière avec les équipes, les organisateurs et les commissaires d'autres nations et/ou d'autres cultures. Leurs observations et expériences sont des éléments clés pour l'harmonisation des pratiques et des valeurs du cyclisme dans le monde entier.

Les fédérations doivent diriger leurs affaires internes en toute indépendance et veiller à ce qu'aucun tiers ne s'immisce dans leur fonctionnement. Elles doivent préserver leur autonomie et résister à toutes les pressions politiques, religieuses ou économiques qui pourraient porter atteinte à leur engagement de se conformer aux statuts de l'UCI.

AFFILIATION D'UNE FÉDÉRATION NATIONALE À L'UCI

La demande d'affiliation est examinée par le Comité Directeur de l'UCI. Avant de la soumettre au congrès, le Comité Directeur pourra demander des renseignements complémentaires et indiquer à la fédération candidate les modifications à apporter à ses structures ou règlements pour les ajuster aux principes et Règlements UCI.

DEVOIRS DES FÉDÉRATIONS NATIONALES

Chaque fédération mettra tout en œuvre pour permettre aux ressortissants des autres fédérations de participer aux activités cyclistes internationales organisées sur son territoire.

Tout manquement d'une fédération aux obligations qui lui incombent en vertu des statuts ou Règlements UCI sera sanctionné d'une amende de CHF 300.00 à 10'000.00 à prononcer par le Comité Directeur.

Chaque fédération doit payer une cotisation annuelle dont le montant sera fixé par le congrès sur proposition du Comité Directeur.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Décrire l'organisation de la fédération nationale de son pays.
- Décrire le fonctionnement de la fédération nationale de son pays.
- Expliquer comment les commissaires de son pays sont formés et nommés.

1.3. LES CONFÉDÉRATIONS CONTINENTALES



(STATUTS, CHAPITRE III – ARTICLES 23 À 26)

Les fédérations d'un même continent sont groupées dans une confédération continentale, organisation administrative relevant de l'UCI. Chaque fédération appartient à la confédération qui correspond à la situation géographique de la capitale de son pays.

Il existe 5 confédérations continentales :



Schéma. Confédérations continentales

MISSION

Les confédérations continentales sont chargées du développement du cyclisme dans leur continent respectif et informeront l'UCI des problèmes du cyclisme propres à leur continent.

Elles soumettront au Comité Directeur de l'UCI des propositions pour les activités qui pourront être organisées au niveau continental, notamment en ce qui concerne :

- l'élaboration du calendrier continental des courses cyclistes,
- l'organisation et la planification des stages de formation pour commissaires et techniciens,
- l'organisation de championnats continentaux ou jeux régionaux.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître les confédérations continentales.
- À quoi est soumis le calendrier des épreuves continentales.



2. LE COMMISSAIRE

2.1. Importance des commissaires

2.2. Formation des commissaires

2.3. Spécialisation des commissaires

2.4. Carrière des commissaires

2.5. Outils de l'UCI pour les commissaires

2.6. Code déontologique

2.1. IMPORTANCE DES COMMISSAIRES



Comme tous les acteurs du cyclisme, le commissaire a choisi sa fonction par passion pour son sport, mais aussi parce que c'est un moyen d'apporter une contribution active au bon déroulement des compétitions. En voyageant au gré de ses nominations, il a l'opportunité de faire de nouvelles rencontres et de découvrir d'autres cultures, avec comme référentiel commun, le cyclisme.

Le rôle de commissaire exige de nombreuses qualités et compétences sur lesquelles le commissaire s'appuie afin de pleinement exercer ses fonctions lors d'une épreuve. Appelé à arbitrer de manière neutre dans des situations difficiles, le commissaire, en tant que représentant de l'UCI, doit démontrer ses **compétences techniques**, son sens de la **responsabilité** et sa **diplomatie** en communiquant clairement lors de son contact avec les nombreuses parties concernées.

Le Règlement UCI explique partiellement les droits et devoirs de la fonction des commissaires ; bien au-delà du règlement, le présent chapitre tentera d'énumérer les différentes responsabilités des commissaires avant, pendant et après une épreuve pour laquelle il est désigné.

UN EXPERT ARBITRE

La plupart des commissaires exercent leur activité parallèlement à leur profession. La fonction de commissaire n'est pas une activité professionnelle, et pourtant tous les acteurs du cyclisme attendent d'eux des comportements hautement professionnels.

Les commissaires ne sont donc pas non plus des bénévoles ; ce sont des experts, présents ponctuellement sur des événements.

Ils arbitrent et soutiennent l'organisation, ils participent à l'amélioration de la qualité des épreuves, ils sont partie prenante de l'évolution des règlements du cyclisme.

Le temps consacré à la fonction dépend de plusieurs facteurs:

- sa disponibilité,
- sa spécialité (président du collège des commissaires, commissaire moto, juge à l'arrivée, etc.),
- la discipline ou la classe de l'épreuve dans laquelle il officie.

Le commissaire exerce une fonction difficile, car il doit collaborer avec des personnes qui défendent des intérêts différents et parfois divergents (organisateurs, coureurs, directeurs sportifs, représentants de la presse, prestataires de services).

LES PRÉREQUIS : LES COMPÉTENCES TECHNIQUES



La première compétence technique nécessaire est une connaissance complète du Règlement UCI.

En effet, le commissaire doit connaître ce que le règlement, ainsi que les bonnes pratiques (cf. [guide de l'organisateur d'épreuves sur route](#), [guide du chronométreur](#) et [guide de production TV](#)), imposent et préconisent aux organisateurs, afin d'en faire le contrôle et d'assurer la remontée d'information au moyen du rapport d'évaluation.

Ce même **Règlement UCI** lui permettra de réagir face au comportement des compétiteurs et de leur staff, afin de garantir la régularité éthique et sportive.

Les autres connaissances techniques, abordées dans les chapitres suivants, viendront à force d'observer les différentes épreuves, de pratiquer les tâches de contrôle, et de mettre en œuvre le travail de l'équipe des commissaires.

LES PRÉREQUIS : LE SENS DE LA RESPONSABILITÉ

Le sens de la responsabilité est un prérequis exigé avant même d'entreprendre l'arbitrage : l'action ou la non-action des commissaires peut changer le résultat sportif d'une épreuve, déplacer les repères des participants et l'équilibre entre les différentes parties prenantes.

Le commissaire doit, entre autres :

- contrôler la mise en place par l'organisateur de toutes les mesures assurant la sécurité de toutes les parties concernées,
- intervenir, si nécessaire, pour garantir au mieux la sécurité de toutes les parties impliquées à l'échelon course,
- garantir le bon déroulement de l'épreuve au niveau sportif,
- assurer le fair-play,
- maintenir une bonne coopération avec les autres commissaires.

LES PRÉREQUIS : DIPLOMATIE ET COMMUNICATION



Le commissaire est souvent sollicité comme médiateur entre les différents acteurs du monde cycliste, et grâce à ses qualités personnelles, il saura décider avec tact et fermeté.

Si ses décisions sont souvent sans appel, il a néanmoins un devoir de communication envers les parties impliquées, afin d'appuyer et expliquer sa décision aux personnes concernées qui ont parfois une connaissance insuffisante des règles ou leurs mises à jour.

L'acceptation d'une décision ou d'une sanction n'est cependant pas un objectif, mais un minimum d'information est dû.

LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES



Le collège des commissaires d'une épreuve sur route est composé de l'ensemble des commissaires désignés par l'UCI et par la fédération nationale du pays dans lequel se déroule l'épreuve.

Il est composé des membres suivants :

PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

- Responsable de la direction sportive de l'épreuve.
- Interlocuteur lors de l'épreuve des organisateurs, directeurs sportifs, coureurs et médias - pour tout ce qui concerne les résultats sportifs, la régularité et le respect des Règlements UCI.
- Animateur et coordinateur du reste de l'équipe des commissaires.

COMMISSAIRES TITULAIRES

- Effectuent les tâches de contrôle pour tout ce qui peut influencer le résultat sportif, avant, pendant et après l'épreuve.
- Assistent le président du collège des commissaires dans la direction sportive de l'épreuve sur le terrain et dans la prise de décision concernant les sanctions.

JUGE À L'ARRIVÉE

- Son rôle est d'établir les résultats intermédiaires et finaux.
- Responsable de la validation de tous les résultats avant leur communication.

COMMISSAIRES À MOTO

- Précieux auxiliaires suffisamment mobiles pour exercer un contrôle de l'ensemble de l'échelon course.
- Assure le respect des règles de circulation pour les véhicules, et d'assistance pour les coureurs.

CHRONOMÉTREURS

- Pendant la course, ils calculent les moyennes horaires, mesurent les neutralisations de course.
- À l'arrivée, et en collaboration avec le prestataire-chronométrateur, ils affectent les temps, valident les additions de temps et les classements généraux, tenant compte des bonifications et pénalités.

COMMISSAIRES ADJOINTS OU COMPLÉMENTAIRES

- Ils sont affectés à des postes divers (voiture balai, dépannage neutre, postes fixes, etc.) et rendent compte des faits de course au président du collège.
- Contrairement aux commissaires titulaires, ils n'ont pas le pouvoir de diriger ou prononcer des sanctions.

Schéma. Membres du collège des commissaires

ESPRIT DE GROUPE ET MANAGEMENT



Seul, le président du collège des commissaires (PCC), désigné par l'UCI, ne pourra pas remplir correctement sa mission. Il devra s'appuyer sur le travail du collège et devra prendre les décisions de manière collégiale.

Dans ces conditions, le PCC est aussi un manager, il doit ainsi :

- vérifier que les moyens mis à disposition des membres du collège sont en adéquation avec leur mission,
- contrôler, si nécessaire, que leurs réalisations sont de bonne qualité,
- s'assurer des bonnes relations de coopération à l'intérieur du collège.

Le PCC recadrera dans ces trois cas, en cas de dérive.

Pour ce faire, les techniques issues du management professionnel (chapitre 11) seront abordées succinctement. On constate que le PCC est un chef d'équipe et qu'il doit lui-même posséder un fort **esprit d'équipe**. La solidarité du collège est nécessaire, même si des discussions internes sont non seulement possibles, mais également nécessaires en cas de divergence.

REPRÉSENTER L'UCI

Désigné par l'UCI, le commissaire en fonction est son représentant officiel lors d'une épreuve. Il veille à appliquer et à interpréter le règlement avec rigueur et bon sens.

Les commissaires assurent le lien entre l'UCI et le terrain :

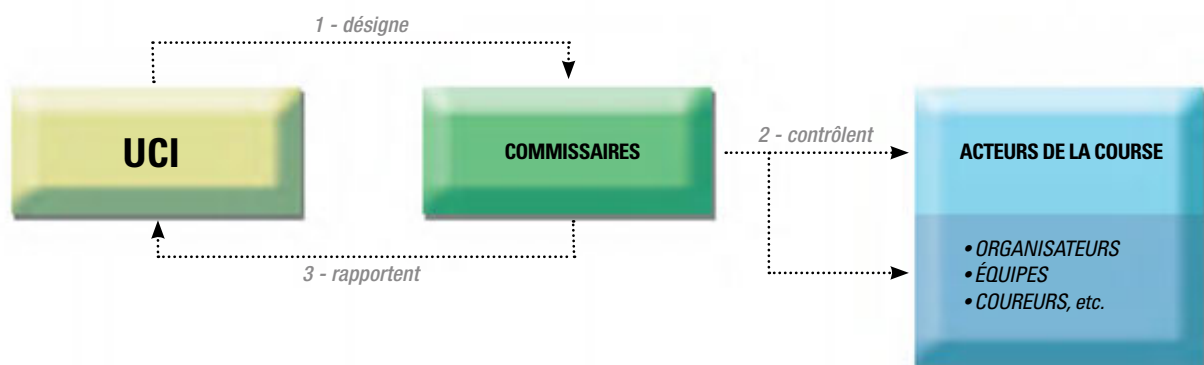


Schéma. Rôle charnière des commissaires entre l'UCI et les acteurs de la course

Cette représentation doit être assurée en toute circonstance, même en cas de conflits politiques entre les parties prenantes du cyclisme ou les différentes entités géographiques.

Le commissaire UCI doit faire preuve de neutralité tant que le Règlement UCI peut être appliqué. Il s'abstiendra d'argumenter à la place d'une partie ou d'une autre, mais ne déviara pas de l'application des règles et standards de l'UCI.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Expliquer l'importance de la fonction de commissaire à un tiers.
- Ce que les acteurs du cyclisme attendent du commissaire UCI.
- La position de manager du président du collège des commissaires.
- La représentation de l'UCI.

2.2. FORMATION DES COMMISSAIRES

Avec la volonté d'évoluer vers une plus grande qualité de l'arbitrage au niveau mondial, l'UCI vise la formation et le maintien d'un groupe de commissaires dont la formation est optimisée et spécialisée.

La formation des commissaires UCI évolue régulièrement, avec les principes suivants :

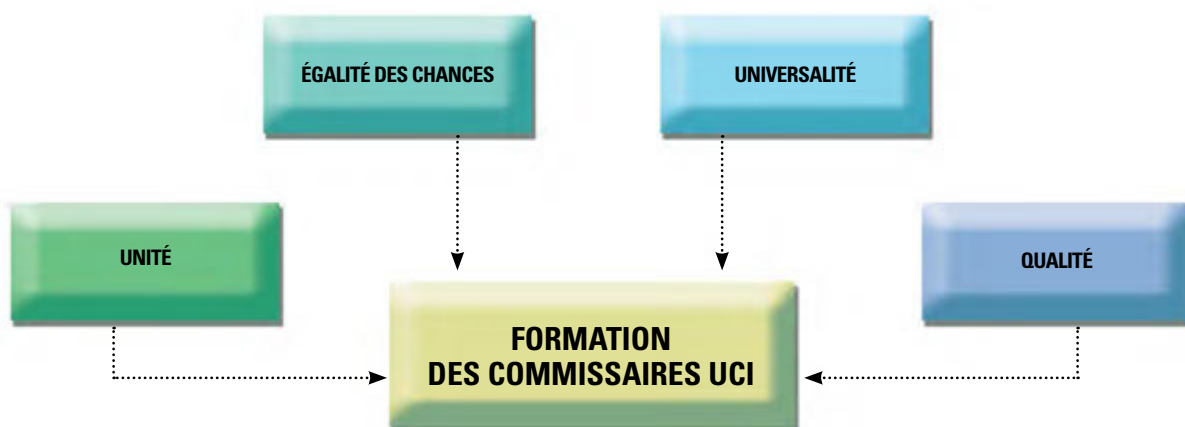
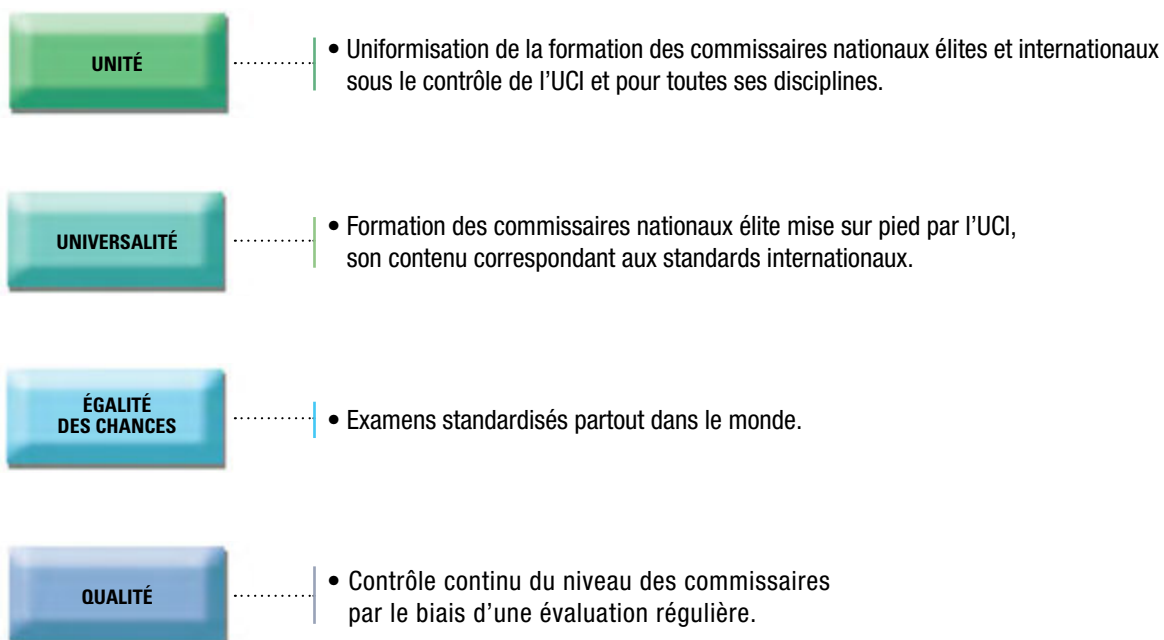


Schéma. Principes de formation des commissaires



COMMISSAIRE INTERNATIONAL UCI



La formation des commissaires internationaux UCI revêt une telle importance qu'elle est détaillée dans le Règlement UCI (**ARTICLES 1.1.053 À 1.1.061 BIS**).

Ces articles portent sur :

- les conditions d'accès,
- le programme de formation,
- l'examen théorique écrit et oral,
- l'examen pratique,
- l'admissibilité,
- la formation continue et les séminaires.

COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Depuis le 1^{er} janvier 2012, cette nouvelle formation a été introduite, avec les spécifications suivantes :

- Cette qualification peut uniquement être délivrée par l'UCI.
- Les cours seront dispensés par des formateurs UCI.
- Le commissaire national élite est nommé par sa fédération nationale (FN) pour officier dans son pays.
- Il peut être membre du collège des commissaires lors des épreuves nationales et internationales dans son pays. Lors d'une épreuve nationale, il peut également occuper la fonction du président du collège des commissaires.
- Les commissaires nationaux élites constituent l'élite de leur pays sans nécessairement aspirer à passer commissaire international.
- La formation nationale élite fait partie des prérequis pour pouvoir accéder aux cours des commissaires internationaux.
- Si le commissaire national élite le souhaite, et après avoir officié au moins 2 ans dans cette fonction, sa FN peut le proposer en tant que candidat pour le cours de commissaire international. L'initiative peut également venir de l'UCI si celle-ci considère les compétences d'un commissaire spécialement aptes pour passer commissaire international.



Schéma. Formation des commissaires aux niveaux régional, national et international

2.3. SPÉCIALISATION DES COMMISSAIRES

À partir de **2014**, la spécialisation des commissaires entrera en vigueur. Outre la séparation des fonctions de Commissaires Internationaux (CI) et d'Agents de Contrôle du Dopage (ACD), cette spécialisation est l'élément clé de la réforme des commissaires adoptée en janvier 2012 par le Comité Directeur de l'UCI.

Au **niveau national**, les fédérations sont libres d'organiser la gestion des commissaires et des ACD. Aucune séparation ou spécialisation n'est imposée. De même, en ce qui concerne les cours de commissaire national élite, les commissaires nationaux ont la possibilité d'obtenir ce titre dans les disciplines de leur choix. Au niveau national, la diversité des connaissances et la polyvalence des commissaires sont encouragées par l'UCI.

À l'inverse, au **niveau international**, l'UCI a besoin de véritables spécialistes afin d'accompagner l'évolution du cyclisme.

Le commissaire devient de plus en plus professionnel et a besoin d'un encadrement, d'un suivi et d'une surveillance de plus en plus spécialisés.

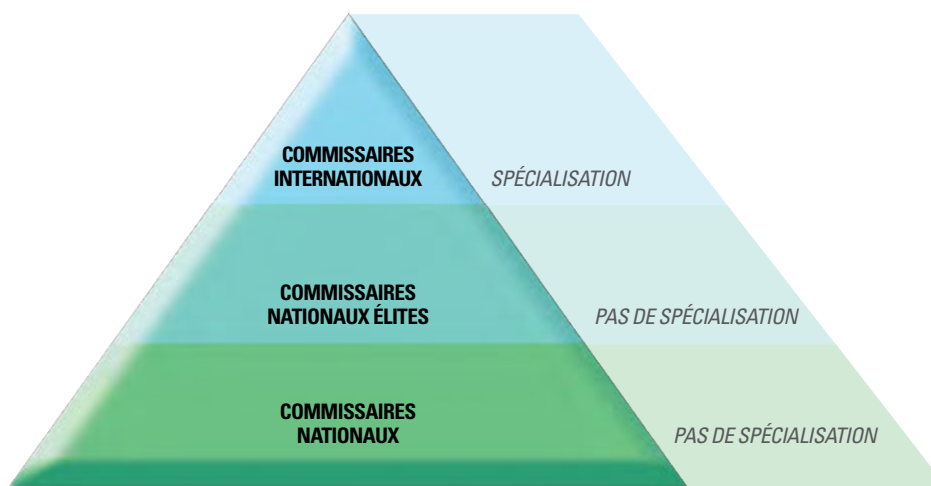


Schéma. Commissaires et spécialisation

CHOIX DE LA SPÉCIALISATION

Pour devenir commissaire international, les disciplines nommées **“choix”** sur le schéma ci-dessous représentent la discipline de base du commissaire. Il a la possibilité de choisir une **“option”**, mais dans tous les cas, chaque commissaire international a l'obligation de maîtriser une des disciplines de base (à l'exception du Trial et du Indoor) : **route**, **MTB** ou **BMX**, seules disciplines pour lesquelles sont organisés des cours pour commissaire national élite.

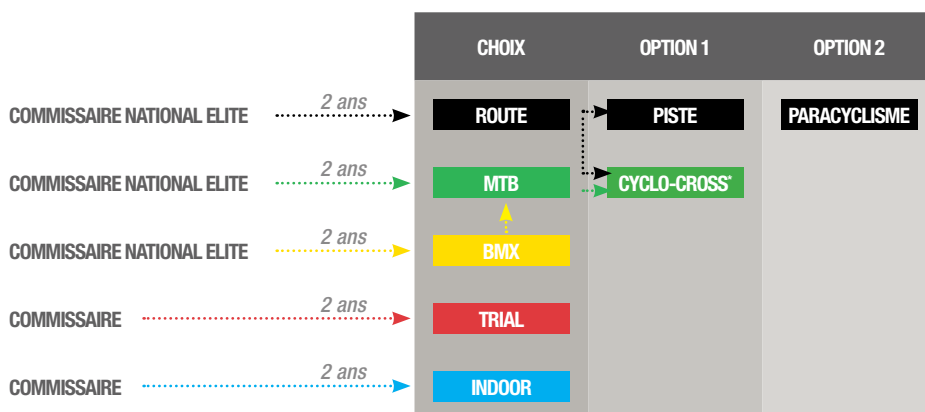


Schéma. Choix possibles des disciplines dans la spécialisation des commissaires internationaux

Pour le besoin des différentes disciplines, mais aussi pour gérer la transition avec le passé, différentes dispositions viennent compléter ce schéma :

- **CI Piste ou Cyclo-cross** : les commissaires n'exerçant que les disciplines piste ou cyclo-cross auront jusqu'à 2016 pour se former et acquérir le titre de CI route ou MTB - respectivement.
- **CI BMX** : les commissaires pourront ajouter le MTB, s'ils le souhaitent et ont été qualifiés en tant que tel. Le BMX n'est cependant pas considéré comme une option, car la grande majorité des commissaires sont des spécialistes de cette discipline uniquement et pourront continuer à n'exercer que le BMX. Il n'y a aucune obligation pour eux de se former dans une autre discipline.
- **CI Paracyclisme** : l'option commissaire paracyclisme nécessite une connaissance parfaite des disciplines route et piste. Ainsi, seuls les commissaires déjà internationaux dans les deux disciplines pourront ajouter ou conserver le paracyclisme.
- **CI Trial ou Indoor** : les cours nationaux élite n'existant pas pour ces deux disciplines, après deux ans, la fédération peut proposer un commissaire national pour le cours de commissaire international.
- Le choix **entre CI et ACD** ainsi que le choix de la discipline pour les CI imposé en 2012 n'est pas définitif. Pour changer d'orientation, le commissaire sera soumis à un examen de réévaluation.

Ainsi, un commissaire peut exercer dans deux disciplines au maximum à l'exception de la combinaison route/piste/paracyclisme :

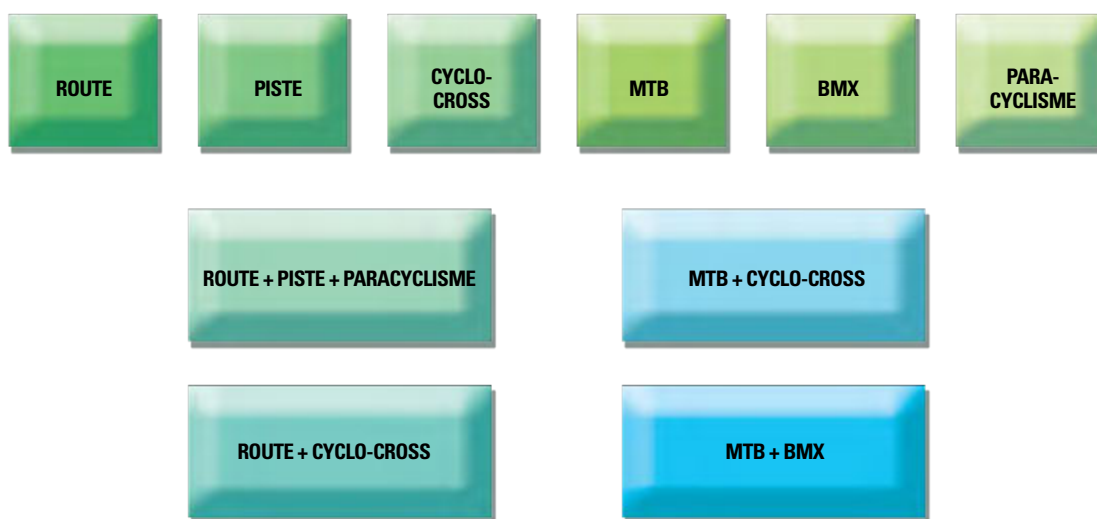


Schéma. Spécialisation des commissaires et combinaisons des disciplines possibles

Pour référence, auparavant une même personne pouvait officier jusqu'à six spécialités différentes : MTB, route, cyclo-cross, piste, paracyclisme et antidopage.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- La définition du commissaire national élite : formation, responsabilité, désignation.
- Les conditions d'accès à la formation de commissaire international.
- Les spécialités et options possibles pour un commissaire international.

2.4. CARRIÈRE DES COMMISSAIRES INTERNATIONAUX



L'évolution de la carrière d'un commissaire ne s'arrête pas une fois qu'il possède le statut de Commissaire International UCI. En effet, les opportunités qui s'offrent à lui sont de nature diverse:

- officier aux Jeux Olympiques, sur l'UCI WorldTour, les Championnats ou les Coupes du Monde UCI,
- devenir formateur au sein de l'UCI,
- prendre part à des groupes de travail chargés du développement du cyclisme.

Au sein de sa fédération nationale (FN), son expérience pourra lui permettre de participer :

- aux plans de formation des commissaires nationaux et régionaux,
- aux instances disciplinaires.

Toutefois un certain nombre de fonctions sont incompatibles avec la fonction de commissaire, telles que :

- coureur d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI,
- exercer une fonction technique (assistant d'équipe, mécanicien, assistant paramédical, directeur sportif, etc.) pour le compte d'une FN ou d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI,
- exercer la fonction de Président ou Vice-Président au sein d'une FN ou d'une confédération continentale,
- membre du Comité Directeur de l'UCI,
- membre du personnel de l'UCI.



L'âge limite pour officier en tant que commissaire international pour l'UCI est de 70 ans (**ARTICLE 1.1.064**).

2.5. OUTILS DE L'UCI POUR LES COMMISSAIRES

Le commissaire international doit se familiariser avec les outils suivants mis en œuvre par l'UCI :

- la diffusion de consignes par courrier électronique,
- le site internet www.uci.ch,
- l'extranet *commissaires*,
- le service de résultats et classements UCI.

INFORMATIONS PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le coordinateur commissaires UCI, de même que les coordinateurs des différentes activités et disciplines, communiquent aux CI, par courrier électronique, des informations et consignes de travail, ainsi que les modalités d'application. Si l'intérêt se présente, celles-ci peuvent être transmises aux commissaires nationaux élites, à titre de formation et pour une application homogène.

D'une manière générale, ces informations ne doivent pas être transmises à des tiers : presse, équipes, athlètes. Si nécessaire, ces derniers sont informés par d'autres services de l'UCI.

Il est de la responsabilité des CI de communiquer à l'UCI tout changement d'adresse et en particulier celle de leur courrier électronique (un formulaire à cet égard est disponible sur l'extranet commissaires).

SITE INTERNET DE L'UCI



Le site internet www.uci.ch, disponible en français et en anglais, est une source d'information pour tout public. Outre l'actualité internationale et les communiqués de presse de l'UCI, les commissaires l'utiliseront pour les tâches suivantes :

- **Calendrier** : vérifier la date et la classe de l'épreuve, atteindre son site web.
- **Équipes** : liste des coureurs et membres du staff officiellement enregistrés et seuls autorisés à participer aux épreuves, coordonnées.
- **Règlement UCI** : la dernière version est toujours publiée sur le [site Internet UCI](http://www.uci.ch).
- **Résultats** des épreuves et **classements** UCI.
- Le portail dédié à l'**équipement** des coureurs: documents explicatifs et pédagogiques.
- **Publications** : guides de formation, guides et documents pour les organisateurs, obligations financières.
- Accès à l'**extranet**, à partir du lien services.

SITE EXTRANET COMMISSAIRES

L'extranet est une extension du réseau de communication d'une entreprise qui permet à des personnes externes autorisées à accéder à des informations spécifiques. Une plateforme extranet existe pour les commissaires. Sur demande, l'UCI communiquera le nom d'identification et le code d'accès.

L'extranet des commissaires comprend entre autres :

- les modèles de rapport de course,
- le bulletin d'engagement,
- le modèle de rapport en cas de pénalités,
- les comptes-rendus des séminaires,
- les modèles de documents techniques,
- les listes et coordonnées des commissaires par spécialité,
- le modèle de note de frais,
- les conditions d'indemnisation et de remboursement des frais de déplacement en vigueur.

LE SERVICE DE CLASSEMENTS ET RÉSULTATS DE L'UCI

L'UCI a un prestataire de service qui gère les données de résultats de toutes les épreuves et les classements dont l'UCI a la propriété, une fois que ces résultats ont été :

- calculés par les prestataires des épreuves (différents de celui de l'UCI),
- validés par le collège des commissaires,
- transmis au prestataire de données de l'UCI.



- **Résultat de la course, à l'issue de chaque étape ou épreuve** - établi par les prestataires de chronométrage des épreuves
Ex. : Le résultat de la Coupe du Monde Femmes au Grand Prix de Plouay : Vainqueur, Marianne Vos (RAB) en 2h40'53"



- **Classement par accumulation de points à l'issue du dernier résultat d'épreuve** - établi par le prestataire de l'UCI
Ex. : Le classement de la Coupe du Monde Femmes après le Grand Prix de Plouay : Leader, Marianne Vos (RAB) avec 345 points

Schéma. Définition du vocabulaire spécifique

Actuellement, le service de résultats et classements est confié à la société **Infostrada** :

- Les commissaires qui sont désignés sur une course par l'UCI doivent s'assurer de l'**envoi des résultats** de l'épreuve ou de l'étape à Infostrada dans le plus bref délai. La procédure est indiquée dans les consignes annuelles.
- Les résultats des épreuves UCI sont ainsi publiés rapidement après la course avec tous les détails (classements annexes, vitesse moyenne, etc.).
- Sur la base des résultats, Infostrada établit les **classements mondiaux et continentaux**.
- Les commissaires ont un accès protégé au portail d'Infostrada et peuvent y **télécharger les classements** ainsi que les listes de **champions nationaux**.

La majorité de ces informations sont visibles sur le site public de l'UCI. Toutefois, sur le portail du prestataire de résultats, elles sont organisées dans une base de données et peuvent être facilement exportées sous forme de tableur pour ensuite appliquer des tris, filtres et recherches.

Men - Elite	Leader	Date
UCI Africa Tour Ranking	JELJOLA (MAR)	05 May 2013
UCI America Tour Ranking	SANCHEZ GUMIN (COL)	25 May 2013
UCI Asia Tour Ranking	CHOI (KOR)	25 May 2013
UCI Europe Tour Ranking	COQUARD (FRA)	25 May 2013
UCI Oceania Tour Ranking	HOBSON (AUS)	23 May 2013
UCI WorldTour Ranking	CANTO LARA (ESP)	19 Jun 2013



Exemple : Préparer l'ordre des véhicules d'équipes lors d'une épreuve WorldTour selon le dernier classement UCI WorldTour publié

À l'aide de l'export de la base de données du dernier classement de l'UCI WorldTour, le président du collège des commissaires pourra facilement trier et repérer pour chaque équipe son meilleur coureur au classement, selon la liste des partants.

Epreuves de l'UCI WorldTour

1. les voitures des équipes représentées à la réunion des directeurs sportifs visée à l'article 1.2.087, dans l'ordre du classement UCI WorldTour individuel des coureurs partants tel qu'il est établi;
2. les voitures des autres équipes (toutes équipes confondues, UCI ProTeams compris) représentées à la réunion et dont les coureurs partants n'ont pas encore obtenu de points au classement UCI WorldTour individuel.

Extrait du Règlement UCI, article 2.3.018



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- L'accès, le contenu, et l'utilisation de ces quatre outils mis à disposition par l'UCI :
 - La diffusion de consignes par e-mail.
 - Le site internet www.uci.ch.
 - L'extranet commissaires.
 - Service de résultats et classements UCI.

2.6. CODE DÉONTOLOGIQUE

Le **code de déontologie** des commissaires internationaux est un document public consultable sur le site internet de l'UCI. Il précise les bases attendues par l'UCI et donne un certain nombre de conseils comportementaux.

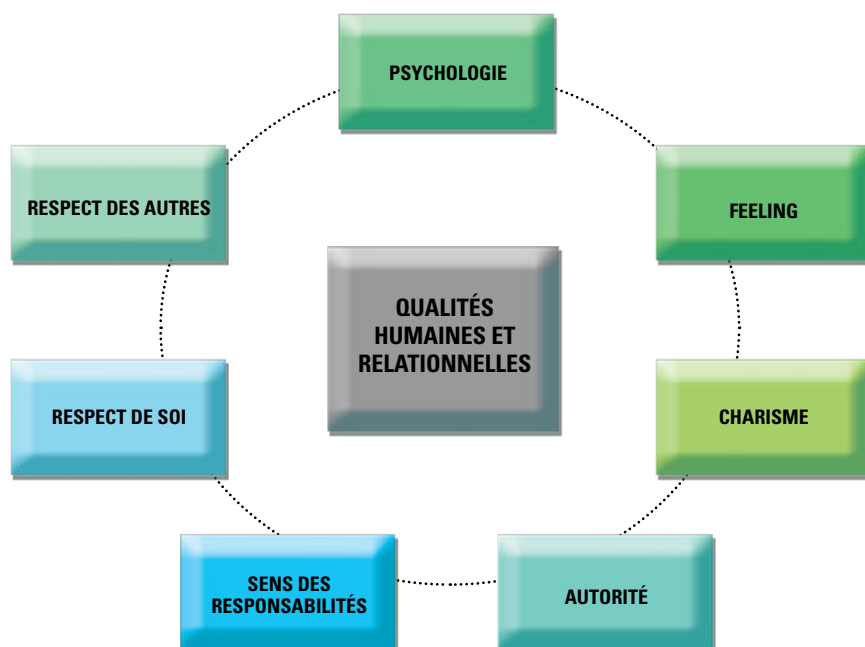


Schéma. Qualités humaines et relationnelles requises pour les commissaires internationaux



Des écarts trop importants à la déontologie pourraient mener l'UCI à prendre des mesures vis-à-vis des commissaires concernés, jusqu'à la suspension de leur qualification. (**ARTICLE 1.1.066**)

OBLIGATION DE NEUTRALITÉ

Le Règlement UCI lui-même évoque l'obligation d'une certaine déontologie avec l'obligation de neutralité (**ARTICLE 1.1.050**). Cet article est d'autant plus important qu'il est parfois difficile à appliquer dû aux circonstances : en effet, les commissaires sont souvent investis dans leur fédération, auprès d'organismes ou de clubs formateurs. Ils peuvent être désignés dans des épreuves où les intérêts de ces mêmes structures sont mis en jeu.

Le Règlement UCI évoque un devoir de retrait dès que le commissaire détecte un risque de non-neutralité. Ce retrait doit être vu comme une mesure de protection du commissaire : en cas de conflit, même si celui-ci a agi de manière neutre, il pourrait être suspecté de ne pas l'avoir fait et sa décision pourrait être remise en cause.

IMAGE ET LANGAGE

Autre point important du code de déontologie : l'aspect vestimentaire, la tenue et le type de langage. Il pourra bien évidemment être pardonné à un CI de ne pas maîtriser toutes les subtilités de la langue officielle utilisée lors d'un échange avec un acteur du cyclisme. A contrario, il n'est pas acceptable d'utiliser un langage populaire, ironique ou préjugé.



3. RÈGLEMENTS

3.1. Règlement UCI

3.2. Règlement de la fédération nationale

3.3. Règlement particulier de l'épreuve

3.1. RÈGLEMENT DE L'UCI

Le cyclisme, comme tous les sports, est soumis à des règles. L'ensemble de ces règles est contenu dans un document écrit- le Règlement UCI - qui régit le sport du cyclisme et son administration. Tel que mentionné précédemment, ce document représente un outil de travail essentiel pour les commissaires, tout en étant le référentiel commun à toutes les parties impliquées dans le cyclisme (organisateur, équipes, coureurs, média, public, etc.).

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DES PRATIQUES

Le cyclisme étant un sport international, les règles doivent être interprétées et appliquées uniformément. Un cadre réglementaire est nécessaire pour le bon déroulement des épreuves. Par une application rigoureuse, ce cadre garantit :

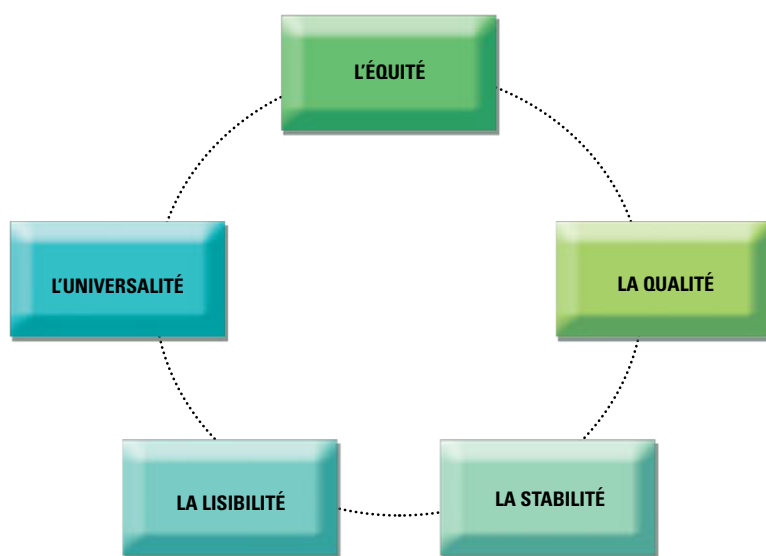


Schéma. Les apports d'un cadre réglementaire

L'UCI définit ce cadre réglementaire et assure son suivi. Le document ainsi obtenu régit les pratiques du cyclisme et le fonctionnement des institutions, aussi bien du point de vue administratif que technique.

Ce même cadre réglementaire porte les valeurs sportives et les choix techniques de l'UCI. Il contribue à préserver l'équilibre entre les acteurs de la famille cycliste.

CHAMP D'APPLICATION

- Le Règlement UCI est applicable dans tous les pays affiliés à l'UCI.
- Il sert de base aux règlements des fédérations nationales (FN) affiliées à l'UCI.
- Le Règlement UCI s'applique aux hommes et femmes âgés de 17 ans et plus. La FN définit les règles pour les athlètes de moins de 16 ans.



Schéma. Champ d'application du Règlement UCI

SOMMAIRE ET NOMENCLATURE

Le Règlement UCI porte sur les points suivants, appelés “titres” :

- Dispositions préliminaires
- Statuts
- Titre I : Organisation générale du sport cycliste
- Titre II : Épreuves sur Route
- Titre III : Épreuves sur Piste
- Titre IV : Épreuves de Mountain Bike
- Titre V : Épreuves de Cyclo-cross
- Titre VI : Épreuves de BMX
- Titre VII : «preuves de Trial
- Titre VIII : Cyclisme en salle
- Titre IX : Championnats du Monde
- Titre X : Championnats Continentaux
- Titre XI : Jeux Olympiques
- Titre XII : Discipline et Procédures
- Titre XIII : Sécurité et Conditions du Sport
- Titre XIV : Règlement Antidopage
- Titre XV : Cyclisme pour Tous
- Titre XVI : Paracyclisme
- Code éthique de l'UCI
- Règles de Bonne Gouvernance de l'UCI

Titre Chapitre 7^e dans l'ordre	2.2.007 Si trois jours avant l'épreuve le nombre de participants inscrits est inférieur à 100 coureurs, l'organisateur peut autoriser les équipes inscrites à augmenter le nombre de coureurs de leur équipe à 10 maximum. <i>(texte modifié au 1.01.05)</i>
---	---

Dans sa forme, il est découpé en articles numérotés comme dans l'exemple ci-contre.

Cette nomenclature permet une organisation rigoureuse. Des sous-titres de chapitres ou des titres d'articles aident le lecteur à identifier le sujet concerné.

2.2.005	(N) Au plus tard 72 heures avant le départ de l'épreuve les équipes doivent confirmer par écrit à l'organisateur les noms des titulaires et de deux remplaçants. Seuls les coureurs annoncés dans cette confirmation pourront prendre le départ.
----------------	--

(texte modifié au 1.01.05)

Enfin, dans le Règlement UCI, les points qui peuvent faire l'objet d'une modification selon la législation ou selon la réglementation cycliste d'une fédération nationale sont précédés d'un "(N)" comme illustré dans l'exemple ci-contre.

CONTENU

Pour chacun des thèmes ou disciplines, le règlement fait une liste des différents cas imaginables dans la limite du possible comme illustré dans le schéma qui suit :

Tableau. Exemples de dispositions normatives extraits du Règlement UCI

Extraits du Règlement UCI				
AUTORISATIONS	2.5.077 L'emploi de haut-parleurs ou de mégaphones est autorisé.			
INTERDICTIONS	2.5.036 Il est interdit à tous les suiveurs de jeter quelque objet que ce soit le long du parcours.			
MESURES	2.3.007 Si l'épreuve est organisée en circuit, celui-ci doit avoir une longueur minimum de 10 km.			
LISTES EXHAUSTIVES	Femme Junior	WJ	1.1 + 2.1	- équipes nationales - équipes régionales et de club - équipes mixtes WJ 1
LISTES NON EXHAUSTIVES	2.2.077 Les organisateurs doivent aménager pour les personnes de presse accréditées un lieu de travail suffisamment vaste et bien équipé (tables, chaises, prises électriques et de téléphone, etc.).			

Les erreurs fréquentes de compréhension par les utilisateurs du règlement sont les suivantes :

Tableau. Exemples d'erreurs de compréhension possibles

	Extraits du Règlement UCI	Précisions de compréhension
Autorisation vs. Interdiction	ARTICLE 2.3.026 Dans les autres épreuves ou étapes, et en plus des dispositions ci-dessus, les organisateurs doivent prévoir des zones réservées au ravitaillement.	Pour autant, le ravitaillement est toléré en dehors de ces zones "réservées".
Minimum vs. Maximum	ARTICLE 2.4.011 (Contre-la-montre individuel) Si le temps de départ est enregistré au moyen d'une bande électronique, la distance entre le point de contact du boyau avant avec le sol et la bande électronique doit être de 10 cm. ARTICLE 2.2.032 Sauf lors des épreuves contre-la-montre, tous les véhicules évoluant à l'échelon course sont limités à une hauteur maximum de 1.60 m.	Si le coureur se positionne en arrière de la bande de plus de 10 cm, ce n'est pas contre le règlement. Ici, il s'agit de 10 cm minimum. L'objectif ici est de laisser une bonne visibilité à chacun des véhicules de la caravane. Si un des véhicules est trop haut, la visibilité n'est pas assurée. La mesure ici est donc bien un MAXIMUM autorisé. Elle correspond par ailleurs à un standard des constructeurs pour les voitures classiques.
Liste exhaustive vs. Liste non exhaustive	ARTICLE 2.3.004 Dans les épreuves se terminant en circuit, seuls les derniers 3, 2 et 1 km ainsi que les tours restant à parcourir devront être affichés.	La liste est exhaustive, d'autres panneaux ne sont pas autorisés.

Dans la majorité des cas, ces sources de confusion relèvent de la logique et de l'évidence. Mais au moment d'assimiler le règlement, lors des premières lectures ou des formations, les commissaires doivent avant tout se demander s'ils ont compris le sens et la logique de chacun des points du règlement.

La compréhension de l'esprit, de l'objectif et de l'intention d'un point de règlement aide d'une part à éviter les confusions, d'autre part à retenir le point en question.

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT UCI

L'adaptation de la réglementation aux situations nouvelles, en particulier en cas de réforme des diverses disciplines, et aux exigences du Code mondial antidopage, requiert un engagement important auquel l'UCI se consacre.

Chaque année, des modifications sont apportées au règlement, selon un processus qui implique :

- les commissions spécifiques de l'UCI (toutes les disciplines, commissaires, athlètes, etc.),
- le département sportif de l'UCI,
- le service juridique de l'UCI.

À la suite de situations particulières rencontrées lors des épreuves, les commissaires sont en mesure de proposer des modifications ou des corrections de règlement (par exemple : incompatibilité de plusieurs textes dans des articles différents, texte imprécis dans certains cas, etc.).

La modification est ensuite présentée au Comité Directeur de l'UCI qui décide de l'accepter ou de la refuser.



Schéma. Processus de modification du Règlement UCI

La traçabilité du document apparaît à deux endroits :

- sur chaque page du document en bas à l'opposé du numéro de page.
Par exemple : F0113 signifie que vous lisez la version de janvier 2013.

20	ÉPREUVES SUR ROUTE	F0113
----	--------------------	-------

- sous les articles apparaissent les dates de modification de l'article ou d'abrogation.

Véhicules suiveurs
2.4.022 [abrogé au 1.01.03]

UTILISATION PAR LES COMMISSAIRES

La lecture de l'intégralité du règlement au moment de préparer les examens de commissaire ne suffit pas. Il s'agit d'assurer une lecture régulière qui permet de chasser les idées reçues et de remettre en contexte les nouveautés.

De la même manière, la lecture d'un chapitre spécifique en préparation d'une épreuve est recommandée (par exemple : une épreuve de contre-la-montre par équipes, les arrivées au sommet, etc.).

Les commissaires doivent toujours être en possession de la dernière version du règlement. Si le support papier permet d'être plus facilement porté avec soi, notamment pour les commissaires en action, il est recommandé de travailler à partir d'une version électronique (ordinateur, tablette ou téléphone), car plus économique et respectueuse de l'environnement.

Quel que soit le support, il est conseillé d'archiver les versions antérieures de manière claire, afin de ne pas travailler à partir d'une version qui n'est pas à jour.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Accéder au Règlement UCI.
- Reconnaître la nomenclature des articles.
- Le processus de modification du Règlement UCI.
- Détecter les nouvelles versions/modifications du Règlement UCI.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Lire régulièrement le Règlement UCI, le comprendre et le retenir.
- Mettre en place une stratégie personnelle concernant le support du règlement (papier, électronique, archivage).
- Repérer les articles déterminants et savoir les retrouver rapidement.
- Savoir interpréter le règlement dans une situation particulière.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Apprendre le règlement par cœur sans en comprendre la logique.
- Interpréter le règlement différemment selon les cas si rien n'est spécifié.
- Traiter le règlement comme une liste "scientifique" et exhaustive.
- Conclure que ce qui n'est pas interdit par le règlement est systématiquement autorisé.

Et à l'inverse

- Conclure que ce qui n'est pas autorisé par le règlement est systématiquement interdit.

3.2. RÈGLEMENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

COMPATIBILITÉ DES RÈGLEMENTS

Une fédération nationale (FN) fonctionne à partir de ses statuts et de son règlement intérieur, qui précise que, conformément à sa délégation de pouvoir, elle établit la réglementation administrative et technique du cyclisme national dans les diverses disciplines du cyclisme et dans le respect des règlements internationaux. Ce règlement doit toujours être en conformité avec le Règlement UCI.

CALENDRIER

Les fédérations doivent insérer dans chaque publication de leur calendrier national les épreuves du calendrier international qui se déroulent dans leur pays.

Lorsqu'il s'agit d'une épreuve internationale, c'est le Règlement UCI qui fait foi (par exemple en ce qui concerne les catégories) et non pas le règlement de la FN.

ÉLABORATION ET ADAPTATION

Les fédérations doivent mettre en place les modalités d'élaboration, de publication, et de mise à jour de leur réglementation. Elles incorporeront sans délai les modifications du Règlement UCI.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'informer et se familiariser avec le règlement de sa fédération nationale.

3.3. RÈGLEMENT PARTICULIER DE L'ÉPREUVE

L'organisateur établira le règlement particulier de son épreuve. Un modèle type de l'UCI est disponible sur le site UCI.

Le règlement particulier doit être repris dans le programme et/ou dans le guide technique de l'organisation, afin d'être porté à la connaissance de tous les participants.



Pour les épreuves sur route, le règlement particulier de l'épreuve doit contenir au moins la liste des informations décrites à l'**ARTICLE 2.2.012** et détaillées dans la check-list du *point 4.2.2.1.* de ce guide.

Pour chaque point technique où le Règlement UCI fixe un minimum et maximum ou différentes possibilités, l'organisateur doit annoncer dans son règlement particulier les décisions qu'il prend pour son épreuve.



Exemples des décisions à préciser par l'organisateur de l'épreuve

- le nombre de coureurs par équipe (maximum et minimum),
- les classements annexes (points, mode de départage des ex æquo, etc.),
- les prix attribués à tous les classements,
- les bonifications éventuelles,
- les délais d'arrivée,
- les étapes avec arrivée au sommet,
- les modalités du protocole,
- le mode de report des temps réalisés lors des étapes contre-la-montre par équipes,
- le critère pour l'ordre de départ d'une épreuve contre-la-montre ou d'un prologue.

Ainsi le règlement particulier d'une épreuve vient compléter le Règlement UCI. La marge de manœuvre laissée à l'organisateur lui permet, en règle générale, d'influencer le déroulement de l'épreuve (par exemple : bonifications en temps, complexité des classements annexes, nombre de coureurs par équipe, etc.). Les spécificités du règlement particulier devront être vérifiées par le commissaire et seront dans les limites fixées par l'UCI dans son propre règlement.



Check-list – Règlement particulier de l'épreuve

- Vérifier la conformité du règlement particulier avec celui de l'UCI.
- Si nécessaire, proposer à l'organisateur des modifications concernant les points suivants en particulier :
 - participation,
 - ordre de départ pour le prologue et les épreuves contre-la-montre,
 - arrivées au sommet,
 - modalités de ravitaillement lors des épreuves contre-la-montre,
 - bonifications,
 - délais d'arrivée,
 - classements,
 - prix,
 - protocole.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Confronter le règlement particulier d'une épreuve au Règlement UCI.
- Mesurer les limites des particularités qu'un organisateur ou une fédération peut introduire, au-delà ou à contre sens du Règlement UCI.
- S'appuyer sur les modèles de règlement particulier disponibles dans le guide des organisateurs pour contrôler celui de l'épreuve.
- Trouver rapidement un point spécifique dans l'ensemble des articles disponibles.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Lire dans les détails le règlement particulier d'une épreuve et vérifier sa conformité.
- Vérifier que les litiges et les situations particulières des éditions précédentes sont couverts et/ou évoqués dans le règlement particulier de l'épreuve.
- Guider les organisateurs vers l'utilisation du modèle de règlement particulier mis en place par l'UCI.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser à un organisateur un laps de temps insuffisant pour corriger son règlement particulier.
- Accepter des écarts ou des ajouts entre le règlement particulier d'une épreuve et le Règlement UCI qui s'éloignent des objectifs de ce dernier.
- Reprocher à un organisateur une numérotation différente du modèle UCI de règlement particulier.



4. ÉPREUVES CYCLISTES SUR ROUTE

4.1. Les différents acteurs : rôles et interactions

4.2. Les devoirs du commissaire avant la course

4.3. Pendant la course

4.4. Après la course

4.1. LES DIFFÉRENTS ACTEURS : RÔLES ET INTERACTIONS

Si le déroulement de la course elle-même dépend du comportement des coureurs et des équipes, l'encadrement de l'épreuve relève de l'interaction entre deux parties prenantes principales.

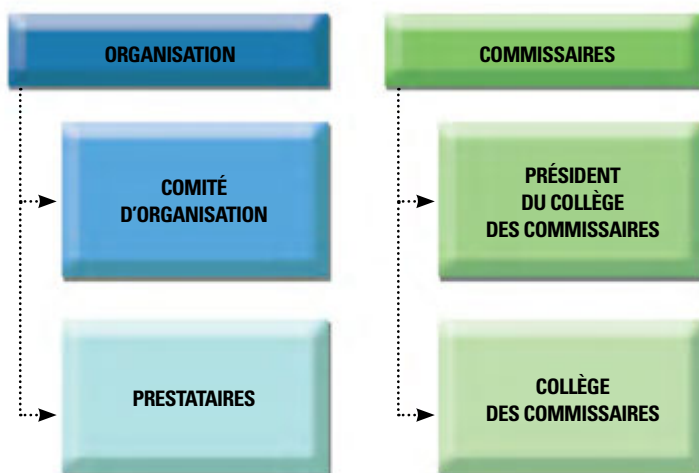


Schéma. Les différents acteurs

4.1.1. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES



Schéma. Le collège des commissaires (CC)



Le collège des commissaires (CC) est composé de l'ensemble des officiels désignés par l'UCI et par la fédération nationale (FN) où se déroule l'épreuve. Le nombre et le statut des commissaires pour les épreuves sont fixés dans le Règlement UCI (**ARTICLE 1.2.116**).

Tous les membres du collège sont commissaires, quel que soit leur niveau. En tant qu'acteurs de l'arbitrage, ils sont habilités à :

- intervenir et agir,
- contrôler et vérifier,
- rapporter et témoigner,
- appliquer ou demander une sanction, etc.

Les tâches et responsabilités du commissaire sont brièvement décrites ci-après. Ces tâches et responsabilités seront détaillées dans les chapitres suivants en décrivant le déroulement de la mission de commissaire (président du collège des commissaires, commissaire titulaire, juge à l'arrivée, commissaire-chronométrateur, commissaire moto).

4.1.1.1. Le président du collège des commissaires (PCC)



RÈGLEMENT UCI – 1.2.118

Le président du collège des commissaires, ou un commissaire désigné par lui, exerce la fonction de directeur de compétition.



Désigné par l'UCI, le président du collège des commissaires assure la direction sportive de l'épreuve en coordination avec l'organisateur.

Le PCC est le principal interlocuteur des fédérations nationales et de l'UCI face aux différentes parties prenantes du cyclisme: organisateurs, directeurs sportifs (DS), coureurs et médias.

Le PCC occupe un rôle d'animateur du collège des commissaires et d'interface vis-à-vis de l'organisation.

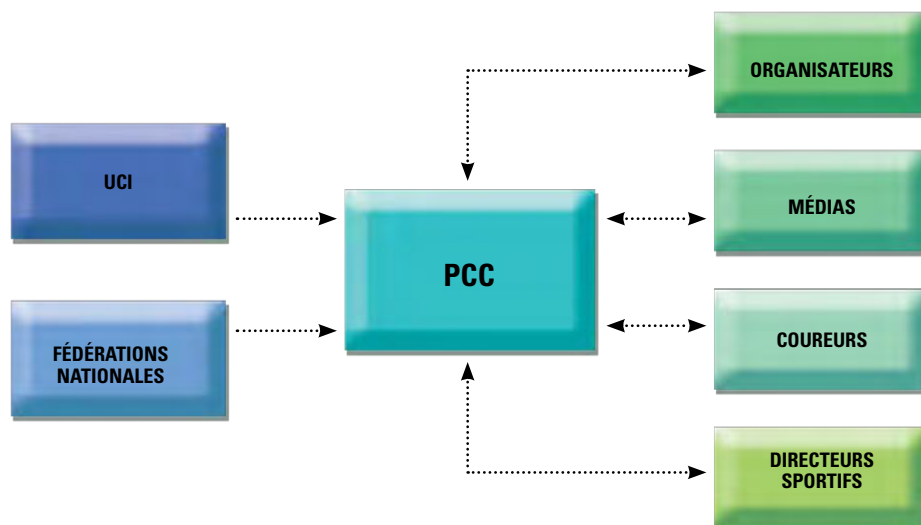


Schéma. Rôle d'interface du président du collège des commissaires (PCC)

4.1.1.2. Les commissaires titulaires (C2, C3)

Le nombre de commissaires titulaires est variable. Ils sont nommés par l'UCI ou par la fédération nationale, et placés sous la direction du président du collège des commissaires (PCC). Ils assurent la direction sportive de l'épreuve. Pendant une épreuve en ligne, ils se trouvent à l'avant de la course (**commissaire 2**) ou à l'arrière de la course (**commissaire 3**). Dans certains cas, un 4^e commissaire peut être présent, également placé à l'arrière de la course.



Les commissaires titulaires sont également chargés de différentes missions avant et après l'épreuve (**ARTICLE 1.1.048**) :

- assister le PCC dans la préparation de la réunion des DS, notamment dans la langue du pays,
- confirmation des partants et contrôle des licences,
- contrôle du matériel,
- décisions et sanctions.



4.1.1.3. Le juge à l'arrivée (JA)

Le juge à l'arrivée est responsable des tâches suivantes :

AVANT L'ÉPREUVE	• Il établit et vérifie la liste des partants à partir des relevés des membres du collège. • Il assure la signature de la feuille de départ par les coureurs.
PENDANT L'ÉPREUVE	• Il participe au contrôle sportif tout comme les autres commissaires. • Il juge les classements intermédiaires. • Il relève toutes les informations utiles à l'établissement des classements finaux, jusqu'au moment où il quitte la course pour se rendre à l'arrivée.
APRÈS L'ÉPREUVE	• Il relève l'ordre d'arrivée. • Il établit les classements de la course. • Il vérifie les documents édités et leur diffusion.

Schéma. Tâches du juge à l'arrivée

4.1.1.4. Les commissaires-chronométrateurs (CR)



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 1.2.104

Pour chaque épreuve, la fédération nationale de l'organisateur désigne un nombre suffisant de commissaires-chronométrateurs licenciés par elle. Les commissaires-chronométrateurs peuvent être aidés pour les opérations étrangères au chronométrage proprement dit par d'autres personnes licenciées par la fédération nationale de l'organisateur.

Le commissaire-chronométrateur est chargé de mesurer les temps de course, et de les utiliser pour les différents calculs. Les règles de chronométrage spécifiques au cyclisme sur route doivent être maîtrisées, ainsi qu'un certain nombre de cas particuliers.

Les tâches du commissaire-chronométrateur sont les suivantes :

- Le CR vient compléter les ordres d'arrivée relevés par le juge à l'arrivée, avant transmission au service informatique.
- Le CR valide les temps calculés par le système informatique, mais doit également maintenir en parallèle les outils et les données lui permettant d'établir lui-même les classements en cas de défaillance des moyens technologiques.
- Lors des épreuves ou étapes contre-la-montre (CLM), le CR a le rôle important de la validation des temps de départ, d'arrivée et de leur soustraction, permettant de calculer le temps de course du coureur ou de l'équipe.

4.1.1.5. Le commissaire moto (CM)



Sous la direction du président du collège des commissaires (PCC) et des commissaires titulaires et grâce à une mobilité plus importante qu'en voiture, le commissaire moto est actif à tous les niveaux de l'échelon course :

- Le CM est un précieux auxiliaire pour assurer le contrôle sportif des épreuves.
- Le CM est sollicité pour le maintien des "barrages" et donne les autorisations de passage des véhicules.
- Le CM peut prononcer la mise hors de course des concurrents basée sur des faits de course en informant au préalable le collège des commissaires le plus rapidement possible.

4.1.1.6. Les commissaires adjoints/complémentaires

La présence des commissaires adjoints/complémentaires n'est ni systématique ni obligatoire.

Le cas échéant, désignés par leur FN, les commissaires adjoints sont affectés à des postes divers :

- voiture balai,
- zones techniques (ravitaillement en circuit),
- points fixes (CLM, épreuves en montagne).

Ils doivent rendre compte des faits de course constatés dans un rapport écrit qu'ils remettent au PCC. Contrairement aux commissaires titulaires, ils n'ont pas le pouvoir de diriger.

4.1.1.7. L'agent du contrôle du dopage (ACD)



L'agent du contrôle du dopage (ACD) est désigné par l'UCI ou par la fédération nationale. Il remplit sa mission en se basant sur le règlement antidopage de l'UCI qui s'applique intégralement en toute circonstance. En outre, la législation antidopage de la nation du lieu de l'épreuve peut s'appliquer si elle vient compléter le Règlement UCI.

L'ACD travaille en collaboration avec le médecin désigné pour le contrôle antidopage, mais également avec le président du collège des commissaires en l'informant régulièrement du déroulement du contrôle antidopage.

4.1.1.8. Attributions et pouvoirs du collège des commissaires

Le collège des commissaires fera corriger toute irrégularité qu'il constate concernant l'organisation de l'épreuve ou le comportement des participants.

Les commissaires notent les infractions et prononcent les sanctions dans leurs domaines de connaissances et de compétence. Les rapports des commissaires ont force probante quant aux faits qu'ils constatent, sauf preuve du contraire. Les sanctions sont prononcées par le président et les commissaires titulaires, à la majorité des voix.

Par ailleurs, chaque commissaire a le pouvoir individuel de prendre les mesures suivantes:

- refuser le départ aux coureurs qui ne sont pas en règle,
- donner des avertissements,
- mettre immédiatement hors course un coureur qui commet une faute grave, qui n'est plus en état de continuer la compétition, qui a un retard irrattrapable ou qui présente un danger pour d'autres personnes.

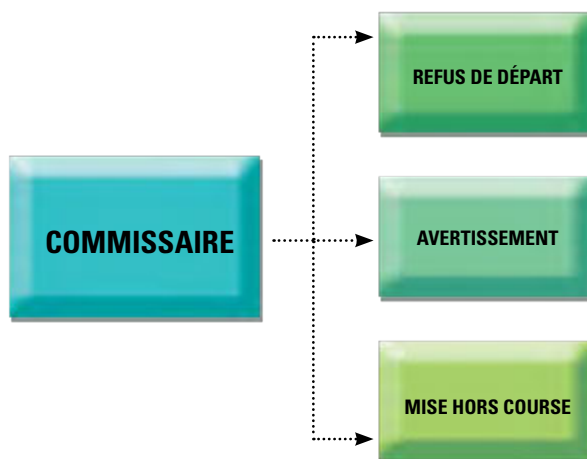


Schéma. Pouvoir individuel d'un commissaire

Le collège des commissaires ou, au besoin, chaque commissaire individuel prend toutes les décisions qui s'imposent pour assurer le bon déroulement de l'épreuve. Ces décisions seront prises en conformité avec les dispositions réglementaires applicables et, dans la mesure du possible, après consultation de la direction de l'organisation.



En matière disciplinaire, aucun recours n'est admis contre les constats de faits, l'appréciation des situations de course et les applications des règles de compétition faits par le collège des commissaires ou, le cas échéant, un commissaire individuel ou contre toute autre décision prise par eux (**ARTICLE 1.2.132**).

4.1.2. L'ORGANISATION

L'organisation est une entité juridique telle une société ou une association.

Parfois, le comité d'organisation est transversal à plusieurs entités, mais du point de vue de l'UCI et des fédérations nationales, un seul organisateur est reconnu. De ce fait, il doit être clairement identifié dans le guide technique à l'aide des informations suivantes :



Cet organisateur inscrit un ou plusieurs événements au calendrier de l'UCI.

CALENDRIER

Le calendrier UCI regroupe chronologiquement toutes les épreuves de niveau international. Pour la discipline route, ces épreuves sont réparties dans les calendriers suivants :

Tableau. Calendriers pour la discipline route

Calendrier UCI WorldTour	Calendriers continentaux Hommes Elite et U23 (moins de 23 ans)	Calendriers spécifiques
	    	Calendrier Femmes Elite
		Calendrier Femmes Junior
		Calendrier Hommes Junior
 Classement permanent	 Classement permanent	 Classement permanent

Chacun de ces calendriers couvre une saison déterminée longue de 12 mois. Les dates de début et de fin du calendrier peuvent différer d'un continent à l'autre.

Type d'épreuves

Les épreuves de l'UCI WorldTour, des calendriers UCI continentaux et du calendrier Femmes comptent pour des classements permanents respectifs.

Les organisateurs peuvent aussi choisir de se porter candidat à l'organisation d'une manche de Coupe du Monde UCI. Ces épreuves appartiennent au calendrier de référence de leur catégorie, mais constituent aussi un circuit avec un classement propre.



Schéma. Épreuves de Coupes UCI

Classes d'épreuves

Étant donné le nombre d'épreuves, les calendriers UCI continentaux pour la route sont divisés en plusieurs niveaux :

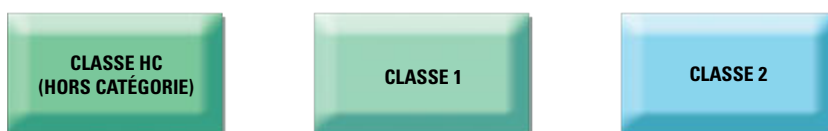


Schéma. Classes des calendriers continentaux UCI continentaux



La participation des équipes diffère selon la classe et le continent de l'épreuve (**ARTICLE 2.1.005**).

Les standards applicables, conformément au Règlement UCI ou les recommandations du guide de l'organisateur des épreuves sur route, diffèrent également selon qu'il s'agit d'une épreuve au calendrier de l'UCI WorldTour ou non.

Inscription des épreuves et attribution de classe

L'organisateur doit transmettre la demande d'inscription de son épreuve au calendrier international à sa fédération nationale (FN), qui transmet ensuite cette demande à l'UCI. La demande d'inscription comprend une proposition de classe. Après évaluation du dossier (en fonction des moyens financiers et organisationnels à disposition, ainsi que du niveau du cyclisme du pays dans lequel se déroule l'épreuve), l'UCI attribue la classe appropriée à l'épreuve. L'organisateur qui veut obtenir un changement de classe devra avoir des références significatives (nombre d'épreuves organisées, rapports des présidents du collège des commissaires, image générale, avis de la FN ou de la confédération continentale, situation financière, etc.). Le calendrier international pour la saison suivante est arrêté par le Comité Directeur de l'UCI.

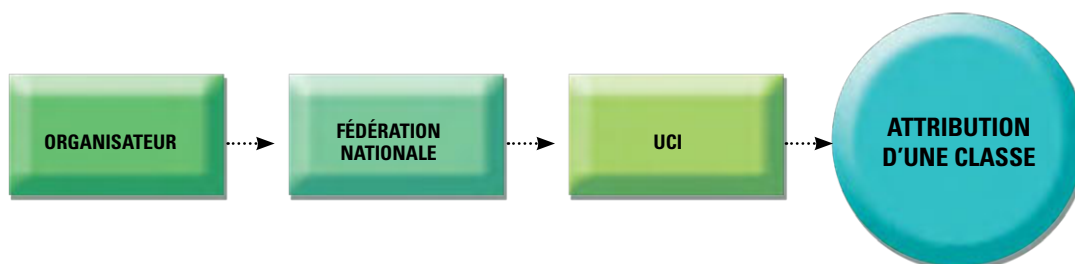


Schéma. Cheminement d'une demande d'inscription d'épreuve

RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATION ET SÉCURITÉ



RÈGLEMENT UCI

- L'organisateur est le seul et unique responsable de son épreuve vis-à-vis de tous (autorités, participants, accompagnateurs, officiels, spectateurs, etc.) et sur tous les plans (administratif, financier et juridique). Il est responsable de la qualité et de la sécurité de l'organisation, de toutes les installations et sur le plan de la conformité de l'épreuve avec les règlements de l'UCI (**ARTICLE 1.2.032**).
- L'organisateur doit prendre toutes les mesures de sécurité que la prudence impose (**ARTICLE 1.2.035**).

L'organisateur doit prendre en considération qu'il pourrait être contraint d'annuler ou de modifier son épreuve, p. ex. en cas de force majeure (mauvaises conditions météorologiques, raisons politiques, etc.).

Il doit souscrire une assurance couvrant tous les risques liés à l'organisation de son épreuve. En aucun cas, l'UCI ne peut être tenue pour responsable de défauts dans le parcours, d'accidents ou de l'annulation d'une épreuve.

Le commissaire est tenu de vérifier soigneusement le règlement particulier de l'épreuve, ainsi que son application, afin de s'assurer que l'organisateur ne manque pas à sa responsabilité.

LES FONCTIONS DE L'ORGANISATION

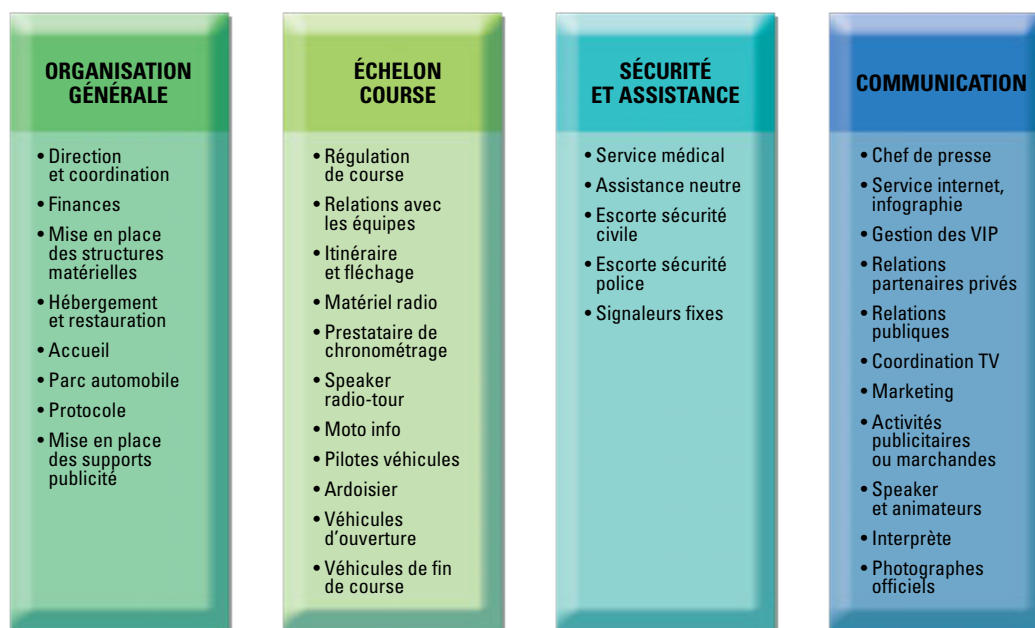


Schéma. Les fonctions de l'organisation

Le [guide de l'organisateur](#) définit la majorité de ces fonctions et énumère des standards de qualité. Il est important que les commissaires identifient les fonctions de l'organisation qui les concernent.

4.1.3. INTERACTIONS ENTRE ORGANISATION ET COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Les interactions entre ces deux entités sont nombreuses. De ce fait, les périmètres d'action et de responsabilité doivent être clairs et respectés.

Le schéma ci-dessous résume les moments ou situations où les interactions entre **l'organisation** et les **commissaires** sont les plus marquées.

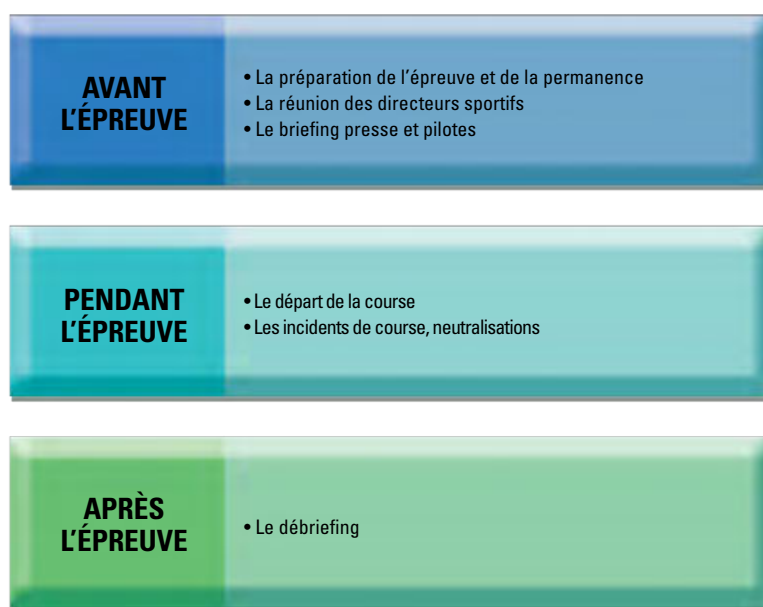


Schéma. Interactions entre l'organisation et le collège des commissaires

PÉRIMÈTRE DE RESPONSABILITÉ

L'organisateur est le seul responsable de la qualité des fonctions de l'organisation énumérées au *point 4.1.2*.

Tant que **la sécurité, l'image du cyclisme ou le déroulement sportif de l'évènement** ne sont pas affectés, les commissaires n'interviennent pas auprès de ces fonctions de l'organisation. Le commissaire n'a pas d'autorité pour faire appliquer des consignes, mais peut apporter certains conseils avec **MODESTIE** et **PÉDAGOGIE**.

Inversement, l'organisateur ne peut influencer sur le déroulement de la course ou modifier le dispositif de circulation des véhicules autour des coureurs que les commissaires mettent en place en fonction des situations de course.

La majorité du temps, les situations de course sont suffisamment régulières pour que l'équilibre des responsabilités s'installe. Lors d'incidents de course ou face à des situations difficiles, cet équilibre peut très vite se dégrader. Le commissaire doit alors rapidement se référer au partage de responsabilités et s'imposer pour le faire appliquer.

LES RELATIONS ENTRE L'ORGANISATEUR ET LES COMMISSAIRES

Les commissaires sont sollicités par l'UCI pour évaluer la qualité de certaines fonctions de l'organisation à travers le rapport d'évaluation. L'UCI fait évoluer régulièrement ses modèles de rapports pour rendre cette évaluation la moins subjective possible. En étant factuel, mais toujours proche de la réglementation et des standards de l'UCI, le commissaire UCI aura à se prononcer en tant que rapporteur principal de l'UCI lors d'un évènement.

À NOTER

Des rapports de coureurs peuvent être transmis à l'UCI qui peut également être saisie par les équipes en cas de plainte.

Cette évaluation influence les relations entre le commissaire désigné par l'UCI et l'organisateur, qui parfois ressent mal le fait de voir son organisation jugée et interprète le bilan final comme une sanction.

Pour cette raison, lors de l'évaluation, mais aussi tout au long de la course, le commissaire doit accompagner ses interactions d'un maximum de crédibilité :

- Une attitude collaborative doit être initiée tant que l'organisateur y est réceptif.
- Une attitude plus autoritaire doit être utilisée si les risques sont importants ou si les progrès sont insuffisants.



Schéma. Attitudes à adopter par le commissaire selon la situation



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Distinguer les fonctions relevant de l'organisation ou du collège des commissaires.
- Encourager et maintenir l'équilibre des responsabilités, en les ayant toujours à l'esprit.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Préparer l'évènement en communiquant avec l'organisateur et les membres du collège.
- Préparer le fil conducteur et le contenu des réunions d'avant course avec l'organisateur.
- Argumenter objectivement ses demandes et l'évaluation de l'épreuve.
- Saisir toute opportunité pour accroître sa crédibilité.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- S'immiscer dans l'organisation.
- Délester une partie des tâches des commissaires vers l'organisation ou ses prestataires.
- Mélanger les fonctions des membres du collège ou chercher à exercer celles d'autres membres.

4.2. LES DEVOIRS DU COMMISSAIRE AVANT LA COURSE



La direction et le contrôle sportif d'une épreuve exigent une organisation méthodologique de la part des officiels, que ce soit avant, pendant ou après l'épreuve. Il faut distinguer plusieurs étapes dans la préparation et la gestion de la course :

4.2.1. PRÉPARATION AVANT LA COURSE AU DOMICILE

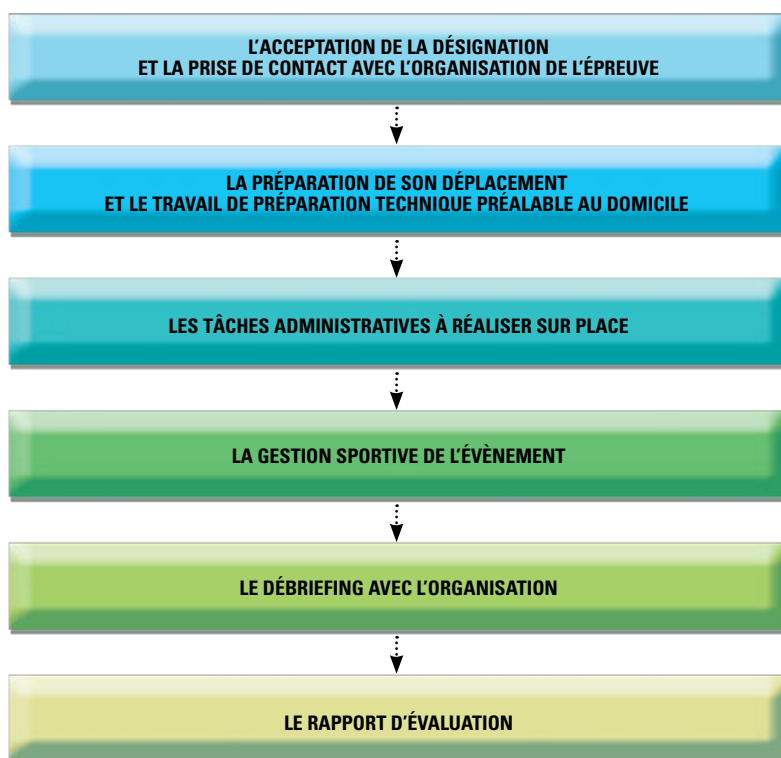


Schéma. Préparation et gestion de la course

PRÉPARATION DU DÉPLACEMENT

CONTACTER L'ORGANISATEUR	Dès que le commissaire accepte sa désignation, il adresse un courrier électronique à l'organisateur pour se présenter et lui communiquer ses coordonnées détaillées. Il lui demande les renseignements pour l'organisation de son voyage (dates, lieu et horaires de la permanence d'avant course et de fin d'épreuve).
CONTRÔLER LA DATE	Le commissaire vérifie que l'épreuve est toujours confirmée et n'a pas changé de date. En cas de doute, il est fortement recommandé de contacter l'UCI (consultation du site internet de l'UCI sous la rubrique Calendrier).
ORGANISER SON VOYAGE	- Le commissaire prend soin de faire les démarches administratives (visa, lettre d'invitation, devises du pays, etc.) pour que son déplacement se déroule de façon fluide. - Il se renseigne sur le moyen de transport le plus adapté pour se rendre sur l'épreuve (train, avion, voiture) en tenant compte des impératifs horaires que l'organisateur lui aura communiqués. - Il effectuera ses réservations lui-même. Dans le cas d'un billet d'avion très coûteux, le commissaire doit prendre contact avec l'UCI pour vérifier si l'unité de voyages <i>UCI Travel</i> peut obtenir un meilleur tarif.

Schéma. Préparation du déplacement

RÉCEPTION ET VÉRIFICATION DU DOSSIER DE L'ÉPREUVE

- À la réception du dossier de l'épreuve (guide technique et règlement particulier envoyé par l'organisateur et évaluation de l'année précédente transmise par l'UCI), le commissaire l'examine attentivement :
 - il se familiarise avec la course,
 - il prend connaissance des problèmes rencontrés l'année précédente,
 - et il s'informe, si nécessaire, des mesures entreprises pour corriger les problèmes mentionnés.
- Il prendra contact avec l'organisateur si le dossier de l'épreuve (ou une partie) ne lui parvient pas à temps.
- Il vérifie que les documents sont bien rédigés dans l'une des deux langues officielles de l'UCI (français ou anglais) et que les éléments mentionnés ne sont pas en contradiction avec les règlements de l'UCI.
- Il informe le responsable de l'organisation des éventuelles modifications à apporter (d'ordre technique, réglementaire ou administratif).



Check-list – Préparation avant la course au domicile

- Contacter l'organisateur pour demander le lieu précis des opérations d'avant course et du point de prise en charge.
- Solliciter à nouveau l'organisateur afin d'obtenir le règlement particulier et le guide technique si ceux-ci n'ont pas été reçus dans le délai réglementaire de 30 jours (**ARTICLE 1.2.045**).
- Vérifier que vous avez reçu le rapport d'évaluation de l'année précédente, solliciter l'UCI en cas de non-réception.
- Demander à l'organisateur la liste des équipes et coureurs engagés (dès que possible) et vérifier la conformité de celles-ci sur le site UCI.
- Prévoir le plan de vol et/ou le moyen de transport utilisé, puis informer l'organisateur.

4.2.2. CONTRÔLES ET VÉRIFICATION AVANT LA COURSE

4.2.2.1. Guide technique et règlement particulier

GUIDE TECHNIQUE

Le guide technique est un document important à la fois pour les commissaires, les équipes, les coureurs et toutes autres personnes participant à l'épreuve. Rédigé en français ou en anglais afin d'en garantir sa compréhension, il doit contenir toutes les informations importantes concernant l'épreuve et doit être conforme au Règlement UCI.

La liste des informations obligatoires est spécifiée dans le règlement UCI, **TITRE 2 - §2 – ARTICLES 2.2.012 ET 1.2.042**



Check-list – Guide technique

■ 1. Le règlement particulier de l'épreuve

- l'épreuve sera disputée sous les règlements de l'UCI.
- le barème des pénalités de l'UCI sera le seul applicable.
- la législation antidopage locale d'application outre le règlement antidopage de l'UCI.
- la classe de l'épreuve et le barème de points UCI.
- les catégories de participants.
- le nombre de coureurs par équipe (maximum et minimum).
- les heures d'ouverture de la permanence.
- le lieu et l'heure de la confirmation des partants et de la distribution des dossards.
- le lieu et l'heure de la réunion des directeurs sportifs.
- le lieu exact de la permanence, du local du contrôle antidopage.
- la fréquence utilisée pour radio-tour.
- les classements annexes en indiquant toutes les informations nécessaires (points, mode de départage des ex æquo, ordre de priorité des maillots, etc.).
- les prix attribués à tous les classements.
- les bonifications éventuelles.
- les délais d'arrivée.
- les étapes avec arrivée au sommet pour l'application de l'article 2.6.027.
- les modalités du protocole.
- le mode de report des temps réalisés lors des étapes contre-la-montre par équipes.
- les moyens de dépannage neutre.
- la présence d'un ravitaillement lors des épreuves ou étapes contre-la-montre et ses modalités.
- le critère pour l'ordre de départ d'un contre-la-montre ou prologue ; le critère déterminera l'ordre des équipes ; chaque équipe déterminera l'ordre de départ de ses coureurs.

■ 2. Une description du parcours de l'épreuve ou des étapes avec profil, distances, ravitaillements et circuits finaux.

■ 3. Les obstacles du parcours (tunnels, passages à niveau, points dangereux, etc.).

■ 4. L'itinéraire détaillé et l'horaire prévu correspondant.

■ 5. Les sprints intermédiaires, les prix de la montagne et les prix spéciaux.

■ 6. Le plan et le profil des trois derniers kilomètres.

■ 7. Les lieux et plans des départs et arrivées.

■ 8. La liste des hôpitaux contactés par l'organisateur pour accueillir les blessés éventuels.

■ 9. La composition du collège des commissaires.

■ 10. Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du directeur de l'organisation et l'identité des officiels.

■ 11. L'absence de dispositions contraires au Règlement UCI et à l'équité sportive.

RÈGLEMENT PARTICULIER

Le président du collège des commissaires (PCC) doit impérativement informer l'organisateur en cas de non-conformité du règlement particulier avec le Règlement UCI et doit trouver au plus vite une solution en concertation avec lui. L'organisateur doit être informé en amont pour éviter des problèmes sur le terrain et trouver des solutions pérennes à mettre en place.

Si aucun accord n'est trouvé, le PCC doit prendre contact avec l'UCI.

Il existe deux modèles de règlement particulier type pour les courses d'un jour et les épreuves par étape. Ces modèles sont disponibles à titre d'exemple sur le site internet de l'UCI et sont d'une aide précieuse aux organisateurs lors de l'établissement de leur règlement particulier.



Check-list – Guide technique et règlement particulier

- Vérifier que tous les éléments de l'**ARTICLE 2.2.012** sont bien indiqués dans le guide et conformes au Règlement UCI.
- Vérifier que les distances sont conformes avec les **ARTICLES 2.3.002 À 2.4.001 ET 2.5.002 À 2.6.008** du Règlement UCI pour les épreuves et/ou étapes.
- Vérifier que les circuits sont conformes et respectent les règles en matière de distance et de nombre de tours.
- Vérifier la conformité du règlement particulier avec celui de l'UCI.
- Si nécessaire, proposer à l'organisateur des modifications concernant les points suivants en particulier :
 - organisation,
 - type d'épreuve,
 - participation,
 - ordre de départ pour le prologue et les contre-la-montre,
 - radio-tour,
 - assistance technique neutre,
 - arrivées au sommet,
 - modalités de ravitaillement lors des contre-la-montre,
 - bonifications,
 - délais d'arrivée,
 - classements,
 - prix,
 - antidopage (application du règlement antidopage UCI et local),
 - protocole,
 - pénalités (le barème de l'UCI est le seul applicable).

LE PARCOURS

Les aspects sportifs et la sécurité des coureurs sont prioritaires dans le choix du parcours. Sa préparation minutieuse relève de la responsabilité de l'organisateur, il doit permettre aux coureurs de s'exprimer pleinement en intégrant un bon compromis sportif et visuel.

La reconnaissance du parcours, avec prise de notes techniques, est obligatoire pour établir un itinéraire-horaire très précis, ainsi qu'un tracé sur carte et un profil, indispensable au guide technique. L'organisateur doit répertorier :

- les distances et altitudes,
- le dénivelé total de l'épreuve ou de l'étape,
- les passages à niveau,
- les lieux de sprints intermédiaires,
- les cols et les côtes avec leur pourcentage,
- la zone de ravitaillement,
- les îlots, ronds-points, tunnels, ralentisseurs, rétrécissements et pavés,
- les travaux éventuels ou aménagements à prévoir dans le dernier kilomètre.

LE RAVITAILLEMENT



Lors des épreuves en ligne ou par étapes, l'organisateur doit prévoir une zone de ravitaillement sur son parcours. Cette zone est indispensable lorsque l'épreuve fait plus de 150 km (**ARTICLE 2.3.026**). Sur une épreuve de moins de 150 km, le ravitaillement peut se faire directement à partir de la voiture des directeurs sportifs (**ARTICLE 2.3.025**).



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.3.027

Tout ravitaillement sera interdit dans les ascensions, les descentes ainsi que dans les 50 premiers et 20 derniers kilomètres. Le collège des commissaires peut réduire la distance de 50 kilomètres visée ci-dessus suivant la catégorie de l'épreuve, les conditions atmosphériques, le profil et la longueur de l'épreuve. Cette décision doit être communiquée avant le départ de l'épreuve.



- Un ravitaillement peut également être organisé sur les longues épreuves de contre-la-montre, mais uniquement à pied et dans une zone définie par l'organisateur.
- Le passage de la zone de ravitaillement est un moment dangereux où se produisent fréquemment des chutes. La zone fait en général entre 300 m et 500 m de long. Elle doit se situer hors agglomération, sur un terrain plat et rectiligne ou de préférence légèrement montant pour faciliter le travail des soigneurs et la prise de musette des coureurs.
- Une zone de ravitaillement sur un terrain descendant ou en côte est absolument à proscrire. Les coureurs roulent beaucoup trop vite dans une descente et sont en plein effort dans une montée. Dans les deux cas, ils ne sont pas en mesure d'attraper leur musette dans de bonnes conditions.
- De préférence, la zone doit se situer sur une ligne droite pour que les coureurs puissent repérer leurs soigneurs suffisamment en avance. Il doit y avoir assez de place (parking, etc.) pour que les voitures des équipes puissent s'y garer sans gêner la circulation avant l'arrivée de la course et sans constituer un danger pour les coureurs par la suite.
- Les ravitaillements par les voitures des équipes doivent être évités à l'approche des zones fixes aménagées à cet effet. Cette disposition pourra être rappelée pendant la réunion des directeurs sportifs et par le speaker radio-tour à l'approche des zones.
- Une moto fraîcheur (ou moto de ravitaillement en boisson) peut être utile lors des grandes épreuves, permettant aux coureurs de se ravitailler sans attendre l'arrivée de leur véhicule d'équipe. Ces motos disposent d'un récipient avec des bidons d'eau.

LES CIRCUITS

À part organiser son épreuve sur un parcours reliant deux points (ville – ville, ville – sommet, etc.), l'organisateur a les possibilités :

- d'organiser l'intégralité de son épreuve ou de son étape en circuit,
- d'organiser un circuit pour la fin de l'épreuve ou une étape avec une course en ligne normale au préalable.

Afin de garantir l'équité sportive et la sécurité, les circuits doivent respecter un certain nombre de règles, notamment concernant leur longueur. Une longueur minimale est à respecter pour garantir la sécurité des athlètes, leur assistance technique et éviter que des coureurs ne se trouvant pas au même point kilométrique ne collaborent ou ne se gênent (c.-à-d. coureurs doublés).

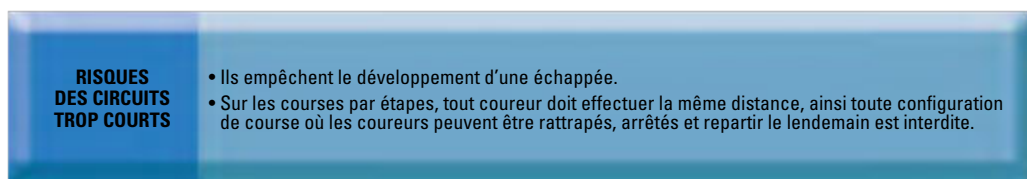


Schéma. Risques des circuits trop courts



Épreuve ou étape organisées entièrement en circuit : lorsque l'épreuve ou l'étape est organisée entièrement en circuit, celui-ci doit être d'une longueur minimum de 10 km (**ARTICLE 2.3.007**). L'organisateur dans l'impossibilité de respecter cette règle doit obligatoirement faire une demande à l'UCI. Celle-ci sera étudiée et validée en fonction des arguments présentés et des circonstances exposées. Les circuits de moins de 7 km sont à proscrire totalement.



Course en ligne ou étape qui se termine en circuit : dans cette configuration, les circuits peuvent être inférieurs à 10 km sous certaines conditions. La longueur du circuit doit être au minimum de 3 km. Le nombre de tours de circuit est ensuite règlementé en fonction du nombre de kilomètres de celui-ci, afin de ne pas se retrouver dans les situations citées auparavant. Le nombre maximum de tours sur le circuit est de (**ARTICLE 2.3.008**) :

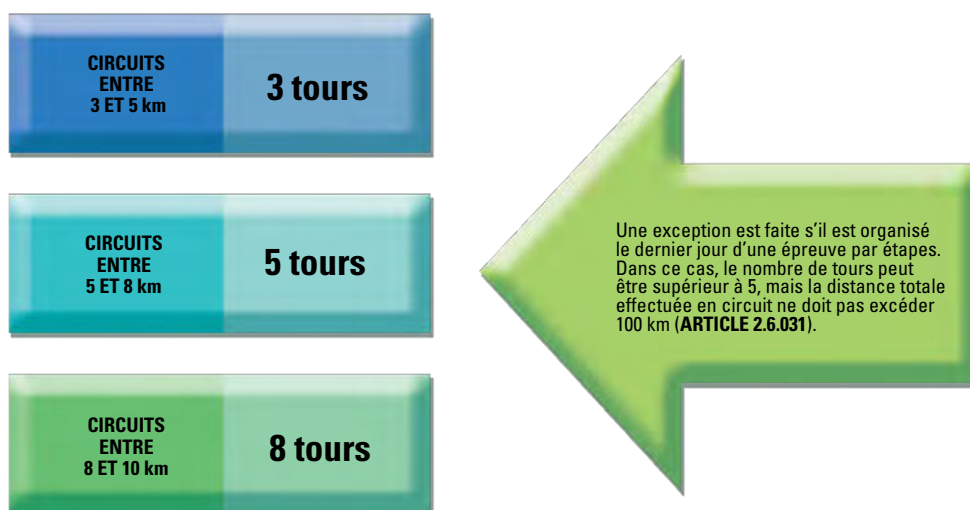


Schéma. Nombre maximum de tours sur un circuit selon sa longueur

Le président du collège des commissaires doit s'assurer auprès de l'organisateur que le circuit est conforme, que l'entrée de celui-ci est indiquée de manière adéquate et que toutes les dispositions pourront être prises pour que l'ensemble des coureurs puisse parcourir la totalité du parcours.

Il faut s'assurer que les véhicules à l'échelon course (ouvreuse, officielles, équipes, balai, etc.) ne perturbent pas le déroulement sportif.

Les situations critiques doivent toujours être anticipées afin d'en assurer leur maîtrise, l'objectif étant d'adapter les solutions pour garantir l'équité sportive.

LES DEMI-ÉTAPES

Le bien-être des coureurs doit être la priorité lors de l'organisation de demi-étapes. Le temps de récupération doit être suffisamment important entre les deux étapes et les coureurs doivent pouvoir manger, se doucher et se reposer.

Il est interdit d'organiser des demi-étapes sur une épreuve d'une journée.



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.6.010

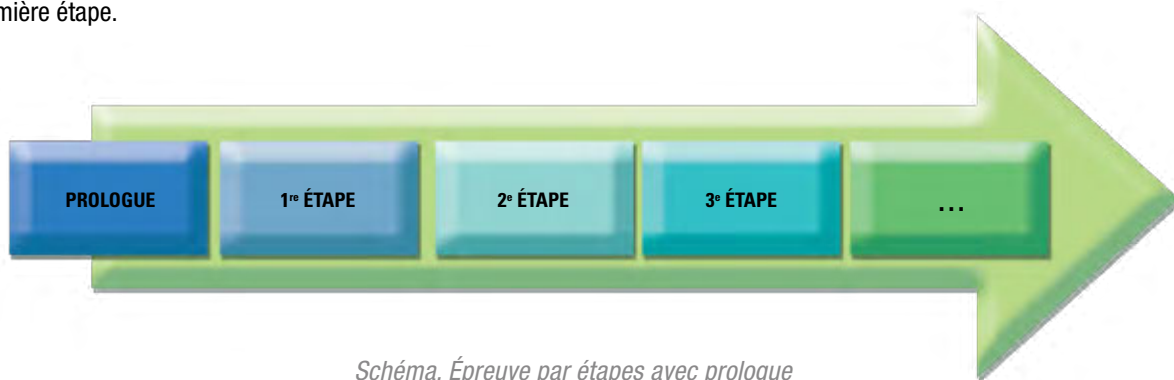
L'organisateur peut choisir d'organiser une demi-étape, c'est-à-dire une étape le matin et une étape l'après-midi. L'organisation et le nombre de ces demi-étapes sont règlementés en fonction de la classe, de la catégorie et de la durée de celles-ci :

	Nombre de demi-étapes autorisées	
	Épreuves de moins de 6 jours de course	Épreuves de 6 jours de course et plus
UCI WorldTour	0	0
Hommes Elite	2	4
Moins de 23 ans	2	4
Femmes Elite	2	0
Junior	2	0

LE PROLOGUE

Les épreuves par étapes peuvent commencer par un prologue permettant de lancer la course. Un prologue est un contre-la-montre de très courte distance, il ne peut avoir lieu que le premier jour.

Le prologue compte comme un jour de course, mais pas comme une étape. L'épreuve du lendemain sera considérée comme la première étape.



Le prologue doit respecter un certain nombre de conditions (**ARTICLE 2.6.006**) :

- La distance doit être : - inférieure à 8 km pour les Hommes Elite et les Hommes Moins de 23 ans, - inférieure à 4 km pour les Femmes Elite et Femmes Junior, ainsi que les Hommes Junior.
- Le prologue doit être disputé à titre individuel contre-la-montre. En cas d'une participation supérieure à 60 coureurs, l'intervalle entre les coureurs au départ ne pourra pas dépasser une minute.
- Le prologue doit compter pour le classement individuel.
- Le prologue doit être l'unique épreuve de la journée (pas de demi-étape, etc.).

LES ÉPREUVES CONTRE-LA-MONTRE

INDIVIDUELLES	CHAPITRE IV DU TITRE 2 ET ARTICLE 2.6.023
PAR ÉQUIPES	CHAPITRE V DU TITRE 2 ET ARTICLE 2.6.024

L'organisateur doit tracer son épreuve contre-la-montre en se basant sur le temps d'effort et non sur le kilométrage. Une épreuve de contre-la-montre individuelle représente entre 20 et 60 minutes d'effort. Ainsi, une épreuve de contre-la-montre en côte de 20 km équivaut à une épreuve de contre-la-montre sur terrain plat de 50 km.



Les distances autorisées en fonction des classes de participants sont définies dans les **ARTICLES 2.4.001** (épreuves individuelles) et **2.5.002** (épreuves par équipes).

Établissement de l'ordre des départs des épreuves contre-la-montre



RÈGLEMENT UCI

- Lorsqu'un organisateur choisit de placer un prologue ou un contre-la-montre le premier jour de son épreuve, il est libre de déterminer l'ordre des départs selon un critère objectif (**ARTICLES 2.4.006 ET 2.5.006**).
- Les coureurs ou équipes partent à intervalles identiques. Toutefois, cet intervalle peut être augmenté entre les coureurs partant en dernier lieu (**ARTICLES 2.4.007 ET 2.5.008**).
- L'ordre de départ des étapes contre-la-montre dans le cadre des épreuves par étapes est l'ordre inverse du classement général individuel au temps ou celui par équipe (**ARTICLES 2.6.023 ET 2.6.024**).
- Toutefois, le collège des commissaires peut modifier cet ordre afin d'éviter que deux coureurs d'une même équipe se suivent (**ARTICLE 2.6.023**).

Si une **épreuve individuelle de contre-la-montre ou un prologue** constitue la **première étape**, chaque équipe déterminera l'ordre de départ de ses coureurs.

Lorsqu'il s'agit d'un **contre-la-montre par équipes le premier jour de l'épreuve**, l'organisateur peut lui-même choisir l'ordre des équipes, ou organiser un tirage au sort. L'équipe ayant en son sein le dernier vainqueur partira en dernier.

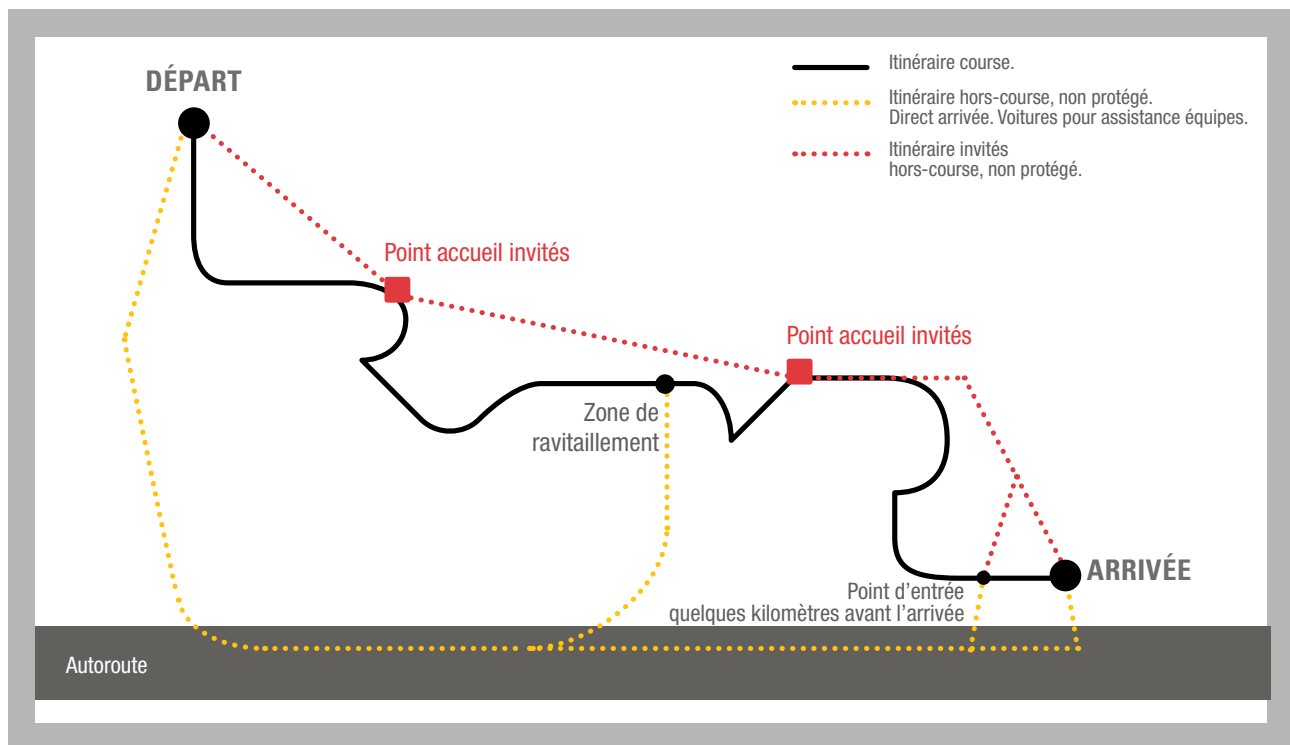


- Lors d'un contre-la-montre par équipes au cours d'une course par étapes, c'est le classement par équipes qui détermine l'ordre des départs. Exception faite pour l'équipe du leader qui partira en dernier (**ARTICLE 2.6.024**).
- Les écarts entre les départs pour les épreuves contre-la-montre par équipes doivent être plus importants que ceux d'un contre-la-montre individuel, la vitesse étant supérieure et les niveaux plus hétérogènes.

Le commissaire doit vérifier l'ensemble de ces points. Ce contrôle, assurant la correction et l'amélioration des manques ou des imperfections, concerne notamment :

- la longueur et le nombre de tours des circuits,
- la distance et le nombre de demi-étapes,
- la longueur du prologue,
- les distances, etc.

L'ITINÉRAIRE HORS COURSE



L'itinéraire hors course est un parcours n'empruntant pas celui de la course et permettant de rallier certains points stratégiques comme le ravitaillement, les côtes et surtout l'arrivée. Il est emprunté par les véhicules d'assistance des équipes, les véhicules invités, certains véhicules presse, etc. Ce parcours est mis en place à des fins logistiques et de sécurité.

L'itinéraire hors course, lorsqu'il existe, doit être précisé dans le guide technique.

4.2.2.2. Participants, invitations et engagement

PARTICIPATION



Équipe autorisée à participer : en fonction de la classe de l'épreuve, la participation des équipes est définie dans les tableaux de l'**ARTICLE 2.1.005**.

- Deux équipes UCI ayant le même partenaire financier ne peuvent pas participer à une épreuve. Les équipes de clubs ne sont pas concernées.
- **Le nombre de coureurs admis par équipe** représente une donnée importante de la responsabilité de l'organisateur (frais d'hébergement et d'encadrement, etc.). Ce point doit impérativement être mentionné dans le règlement particulier. Il y a des minima à respecter en ce qui concerne le nombre de partants afin de pouvoir autoriser une équipe à prendre le départ (**ARTICLE 2.2.003**).



Équipe étrangère : un organisateur d'une épreuve inscrite au calendrier international doit garantir la présence minimum de 5 équipes étrangères (**ARTICLE 2.1.003**).

- Les équipes étrangères non reconnues par l'UCI dans l'une des classes suivantes, Équipe UCI PRO TEAM, Équipe CONTINENTALE PROFESSIONNELLE UCI et Équipe CONTINENTALE, doivent être en possession de **l'autorisation de participation de leur fédération** nationale respective, y compris pour les équipes nationales hors de leur territoire (**ARTICLE 1.2.052**).



Équipe mixte : la définition d'une équipe mixte est précisée dans l'**ARTICLE 2.1.004** et les modalités de sa participation à l'**ARTICLE 2.1.005**.



Participation en dehors de son équipe : un coureur dont l'équipe est engagée dans une épreuve ne peut y participer en dehors de son équipe, sous peine de mise hors course et d'une amende de CHF 300 à 2'000 (selon **ARTICLE 1.1.043**).



Coureur de moins de 23 ans : les modalités de participation des hommes de moins de 23 ans (MU) aux épreuves de cette classe sont définies dans l'**ARTICLE 2.1.006**.

INVITATIONS



Selon la classe de l'épreuve, un contrôle du respect des obligations d'invitation est indispensable (**ARTICLE 2.1.007 BIS**). Le commissaire doit contrôler les modalités et le respect (équipe et coureurs) des délais d'invitation (**ARTICLE 1.2.049**).

ENGAGEMENT

UCI
CH - 1860 Allège
Tél. + 41 24 468 58 11
Fax + 41 24 468 58 12

BULLETIN OFFICIEL D'ENGAGEMENT POUR EPREUVES SUR ROUTE
Saison 2012-2013

Nom de l'épreuve _____
Date début (j/m/a) _____ Date fin (j/m/a) _____
Nombre de coureurs par équipe _____ Classe _____
Entité organisatrice (nom + adresse) _____
Fédération nationale autorisant l'épreuve _____
Nom de l'équipe _____
Représentant de l'équipe (nom + adresse) _____

L'équipe déclare engager les coureurs suivants:

Titulaires		Remplaçants (maximum deux au maximum des remplaçants)	
Nom et prénom	Code UCI	Nom et prénom	Code UCI
1. _____	_____	1. _____	_____
2. _____	_____	2. _____	_____
3. _____	_____	3. _____	_____
4. _____	_____	4. _____	_____
5. _____	_____	5. _____	_____
6. _____	_____		
7. _____	_____	Nom et prénom du/des directeur(s) sportif(s) sur l'épreuve: _____	
8. _____	_____	1. _____	_____
9. _____	_____	2. _____	_____
10. _____	_____		

Monnaie et montant _____

Conformément aux articles 1.2.049 et 2.2.009 du règlement UCI,
l'organisateur verse à l'équipe une indemnité de participation de: _____

L'équipe déclare connaître les sanctions prévues par le règlement UCI en cas de forfait et s'engage à payer à l'organisateur les montants prévus à titre de dommage et intérêt par l'article 1.2.053 du règlement.

Le présent bulletin doit être renvoyé à l'organisateur, en 4 exemplaires dûment remplis et signés, dans les délais prévus à l'article 1.2.049 du règlement UCI.

Date et lieu _____ Date et lieu _____
Signature de l'organisateur _____ Signature du responsable de l'équipe _____

Engagement : les coureurs désirant prendre le départ doivent figurer sur le bulletin d'engagement soit en tant que titulaire, soit en tant que remplaçant.

Seul le **bulletin d'engagement officiel de l'UCI** pour l'année en cours est valide. Il doit être fourni par les organisateurs aux équipes qu'ils souhaitent inviter.



Montant des frais de voyage et de pension (ARTICLE 1.2.075) : le commissaire vérifie que l'indemnité allouée à chaque équipe correspond aux obligations (pour certaines classes, un minimum d'indemnités est fixé par l'UCI et pour les autres, les indemnités sont négociées de gré à gré entre l'équipe et l'organisateur). Dans tous les cas, les montants doivent figurer sur le bulletin d'engagement dûment signé entre le responsable de l'équipe et l'organisateur.

Droits d'engagement : il n'est pas autorisé à un organisateur d'une épreuve internationale de percevoir des droits d'engagement, même si sa fédération nationale (FN) les lui impose.



Calendrier national : pour les épreuves d'un calendrier national, les modalités d'engagement sont fixées par la FN de l'organisateur (**ARTICLE 1.2.008**).



Check-list – Participants, invitations et engagement

- Contrôler le respect des obligations d'invitation et les délais.
- Contrôler la validité des équipes inscrites (autorisation des FN, équipe mixte, nombre de coureurs par équipe, etc.).
- Contrôler la conformité de composition des équipes (appartenance des coureurs, âge si limite fixée pour l'épreuve, encadrement reconnu, etc.).
- Vérifier le montant des indemnités versées aux équipes.
- Contrôler les modalités de départ du prologue ou contre-la-montre dans le cas de première étape.
- Vérifier la présence des modalités d'attribution des maillots de leader si prologue ou contre-la-montre le premier jour.
- Documents à contrôler à la permanence :
 - Liste des équipes invitées qui ont décliné (courrier électronique, fax, courrier postal, etc.).
 - Bulletins d'engagement (modèle UCI de l'année en cours) avec les coureurs titulaires et les deux remplaçants (ou plus selon les épreuves).



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Comment aborder la préparation d'une épreuve.
- Les renseignements à demander à l'organisateur et les vérifications à réaliser.
- Les informations à porter sur le bulletin d'engagement.
- Les obligations pour qu'une épreuve soit reconnue en tant qu'internationale.
- Les équipes autorisées selon la classe de l'épreuve.
- La définition d'une équipe mixte.
- Les points importants à mentionner dans le guide technique.
- Les obligations de rédaction dans le règlement particulier pour un organisateur.
- En fonction de la catégorie de la course, connaître les équipes et les coureurs autorisés à prendre le départ et où trouver cette information.
- Les conditions pour organiser un prologue.
- Les règles qui régissent les arrivées en circuit.
- Les éléments à prévoir par un organisateur de contre-la-montre dans son guide technique si c'est la 1^{re} étape.
- Les éléments à respecter par un organisateur qui veut placer des demi-étapes dans sa course.

4.3. PENDANT LA COURSE

Dès son arrivée, le commissaire se présente à l'organisateur. Il aura fixé un lieu et une heure précise pour le rendez-vous auquel il se rendra de manière ponctuelle. L'importance de ce premier contact établit les bases de sa relation avec l'organisateur pour lui faire preuve de son professionnalisme. Il convient d'avoir un entretien convivial, cordial et constructif avec l'organisateur au sujet des responsabilités respectives de chacun (celles du collègue des commissaires et celles de l'organisation). Il est primordial de fixer les bases de cette coopération dès le départ.

Il faut également :

- avoir les coordonnées de l'organisateur et des membres du collège des commissaires (numéro de téléphone). Celles-ci seront utiles dans des circonstances imprévues liées au moyen de transport utilisé (train, avion, voiture, etc.) pour se rendre sur l'épreuve.
- être en mesure de reconnaître la personne chargée de vous récupérer lors de votre arrivée (aéroport, gare, etc.). Avoir sur soi son nom et son numéro de téléphone, et connaître le signe distinctif.

4.3.1. CONTRÔLES SUR PLACE AVANT LE DÉPART DE LA COURSE

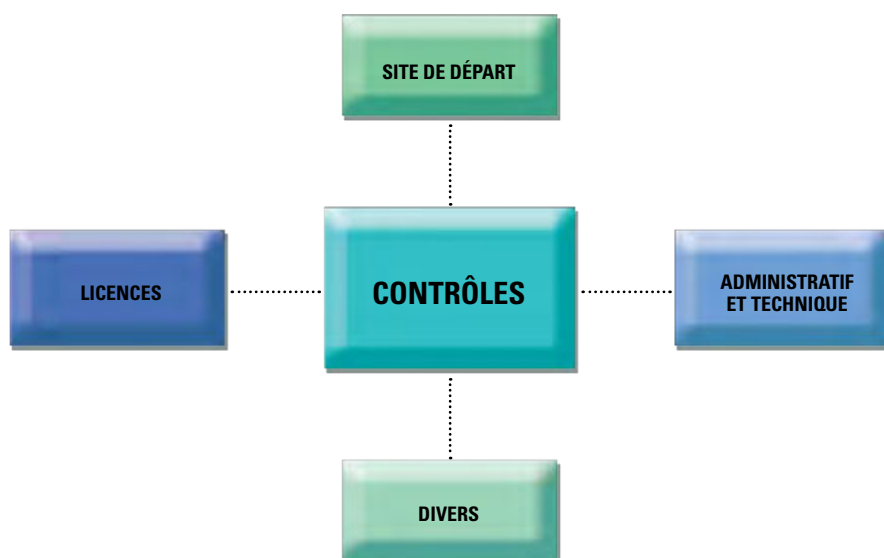
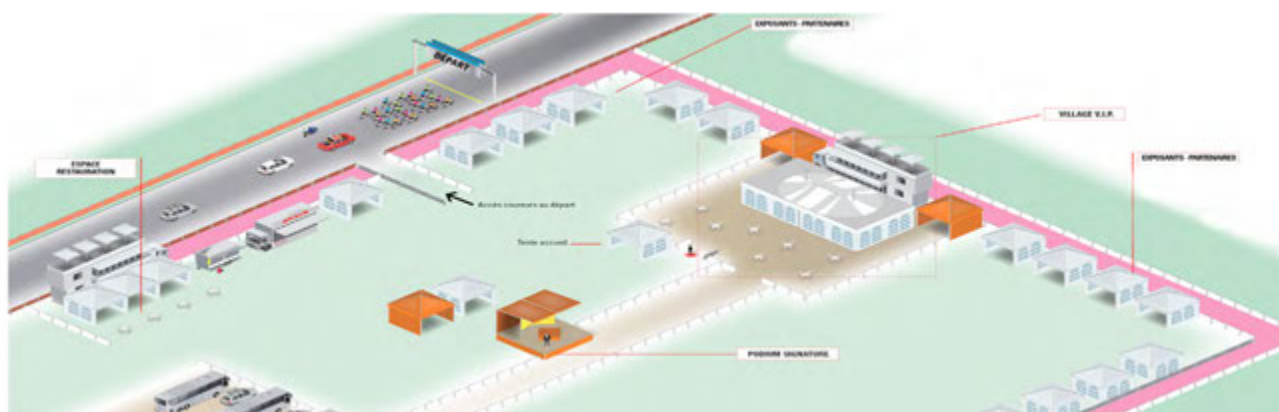


Schéma. Différents contrôles à réaliser par le commissaire sur place avant le départ de la course

4.3.1.1. Contrôle du site de départ



ESPACES ET LOCAUX

L'organisateur doit notamment veiller aux éléments suivants :

- les espaces réservés au sport, c.-à-d. le parcours,
- les espaces disponibles pour l'installation des structures de l'organisation,
- les espaces disponibles pour le stationnement,
- la disponibilité des locaux pour l'accueil des équipes, des officiels et de la presse, c.-à-d. la permanence,
- la présence de structures d'hébergement. Pour les coureurs, la distance entre les villes d'arrivée et de départ et les lieux d'hébergement est un facteur très important. Les transferts depuis et vers les hôtels ne doivent pas être trop longs. De plus, il doit y avoir une équité sur ce point entre les équipes participantes.

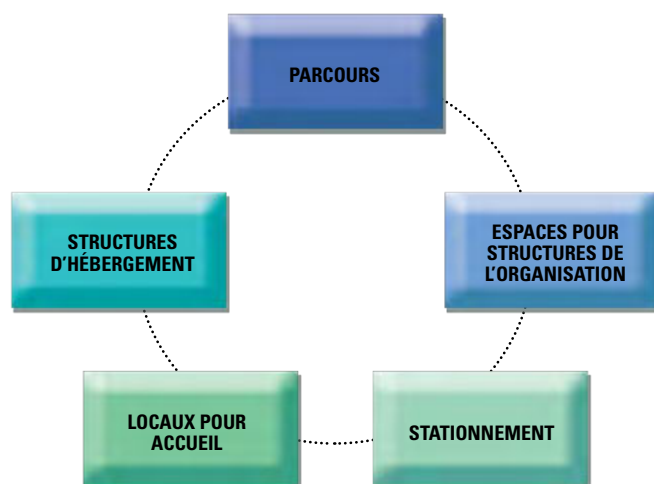


Schéma. Espaces et locaux à contrôler



Dans le cas où la ville d'accueil n'a pas de structures disponibles, des **structures provisoires** tels que chapiteaux, tentes ou bungalows doivent être mises en place. Il peut aussi s'agir d'un grand espace tel qu'un gymnase ou un hall d'exposition qui sera divisé au moyen de cloisons mobiles.



L'organisateur doit prévoir suffisamment de **personnel** sur le site de départ. Ce personnel doit notamment faciliter l'accès et l'orientation des véhicules accrédités.



L'accès au site de départ doit être signalé par des flèches plusieurs kilomètres auparavant depuis les différents points d'accès à la ville. La signalisation se fait en règle générale sous forme d'une flèche indiquant "départ" et mentionnant le nom de la course.



L'entrée sur la zone de départ doit être indiquée par un **PPO** (Point de Passage Obligatoire). Tous les véhicules de la course sont obligés d'y passer.



Un certain nombre de locaux et espaces sont requis lors du départ d'une épreuve. Ces locaux doivent être mis à disposition par la collectivité d'accueil dès la veille du départ et identifiés par une signalétique claire et visible.

Il s'agit notamment de :

La permanence



- Les horaires d'ouverture (avant et après la course) doivent être indiqués dans le guide technique (**ARTICLE 1.2.056**).
- L'équipement et le personnel mis à disposition doivent permettre à tous de travailler dans de bonnes conditions :

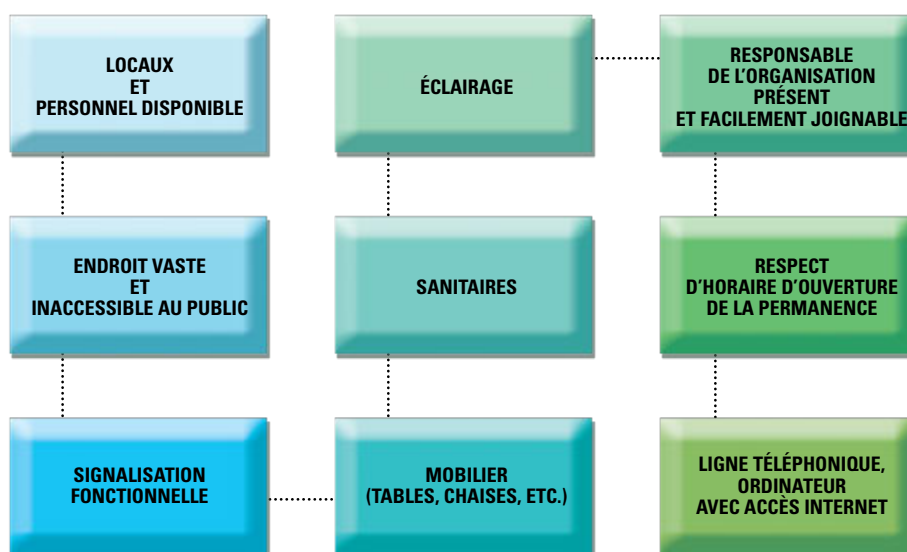


Schéma. Équipement et personnel à la permanence

• La distribution des éléments suivants se déroule à la permanence:

- les accréditations pour les suiveurs et la presse,
- les bandeaux pour les véhicules accrédités,
- les dossards et plaques de cadre ; l'organisateur aura préparé au préalable des enveloppes avec le matériel pour chaque équipe et des guides techniques en quantité suffisante.

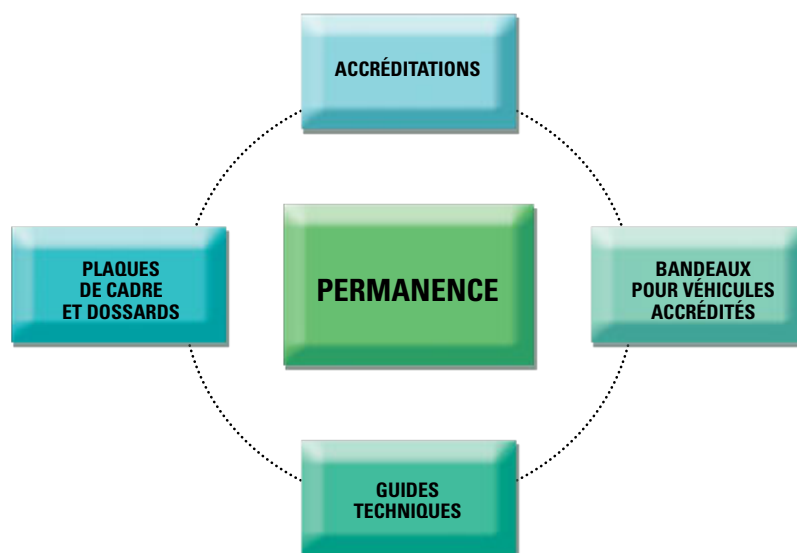


Schéma. Rôle de la permanence

Salle pour les commissaires



Avant le départ : le lieu où les responsables des équipes viendront effectuer les confirmations de partants. Les numéros d'identification de leurs coureurs leur seront remis (**ARTICLE 1.3.073**).

Après l'arrivée : le point de rendez-vous du collège pour établir les classements et les communiqués. Un endroit qui doit pouvoir être clos et isolé pour procéder aux délibérations, si nécessaire.

Salle pour la réunion des directeurs sportifs

Le commissaire vérifie si l'aménagement du local pour la réunion des directeurs sportifs et des personnes présentes à l'échelon course est satisfaisant (tables, chaises, micro, etc.).

Salle de presse

La salle de presse doit être disponible au site de départ dès la veille de l'épreuve :

- Elle permet l'accréditation des journalistes.
- Elle doit contenir des espaces de travail avec branchements électriques et liaison internet.
- Il y aura une salle de presse à l'arrivée, si les lieux sont différents.
- Cette salle sera adaptée à l'importance de l'évènement et au nombre de journalistes présents.

Espace reprographie



- L'organisation doit disposer de matériel en état de bon fonctionnement pour la reprographie des documents de course et des communiqués.
- Ces documents devront être distribués par le personnel de l'organisation.
- Il faut prévoir de pouvoir reprographier au départ et à l'arrivée.
- Dans les courses par étapes, le plus pratique est de disposer d'une structure mobile.

Les parkings

Les parkings constituent un point crucial pour la bonne organisation d'un site de départ. L'ensemble des véhicules présents sur l'épreuve sont regroupés en un même lieu et au même moment. L'espace doit être suffisant pour qu'ils puissent tous **stationner, circuler et manœuvrer** dans des conditions sûres.



- Les parkings ne doivent pas comporter d'obstacles ni de limitation en hauteur (bus, camion, etc.), en largeur (barrières) et au sol (bordures, mobilier urbain).
- L'organisateur doit mettre en place une signalétique adaptée permettant aux différents groupes de suiveurs de trouver rapidement leur parking.
- La disposition des parkings doit être organisée en fonction de la position des véhicules pendant la course.

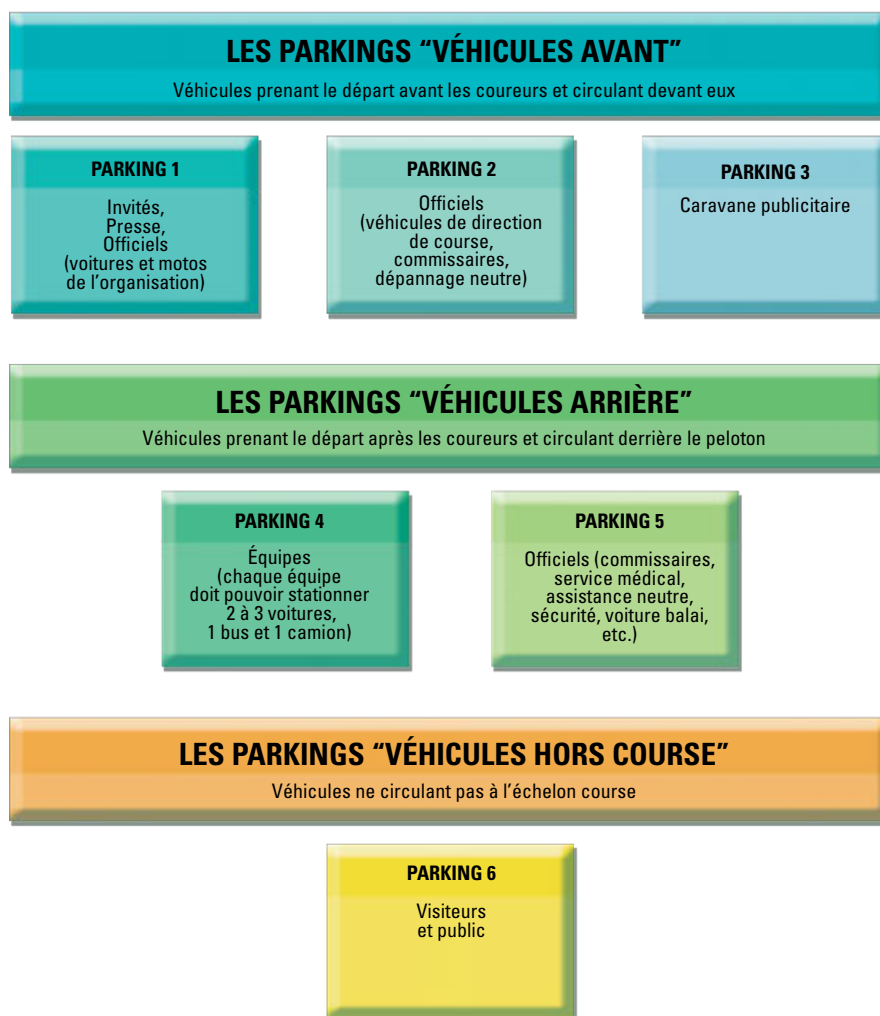


Schéma. Parkings "véhicules avant", "véhicules arrière" et "véhicules hors course"

L'espace signature

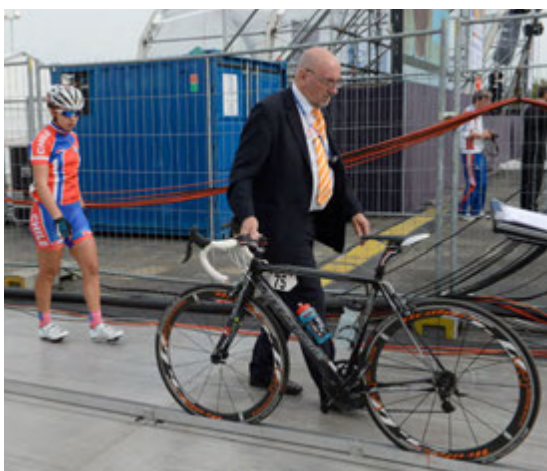


- L'organisateur doit prévoir un espace sonorisé : un podium ou une estrade. Cet espace doit être couvert. Les coureurs y défilent (de préférence par équipe complète) pour signer la feuille de départ. Ils seront présentés au public par le speaker de l'épreuve. Cette cérémonie a lieu dans l'heure précédant le départ et se termine dix minutes avant celui-ci.
- L'organisateur est libre de présenter la feuille de signature de la façon qu'il lui convient. Le commissaire doit vérifier et contrôler que tous les coureurs émargent ce document et, le cas échéant, en garder une trace (copie, photo, etc.) pour appliquer les sanctions prévues.

Départ d'une course en ligne



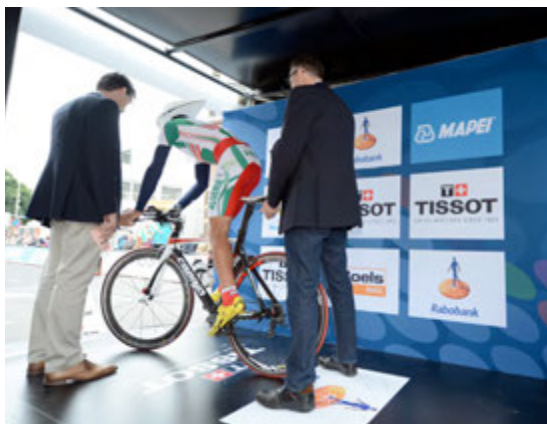
- La zone de départ est constituée d'un couloir de barrières des deux côtés de la route où est donné le départ. Les barrières de sécurité doivent être posées sur environ 100 m avant la ligne et 50 m après. L'organisateur peut allonger ou raccourcir la longueur des barrières en fonction de l'affluence attendue du public.
- La largeur idéale pour une ligne de départ doit permettre d'accueillir 8 à 10 coureurs de front.
- La ligne de départ tracée au sol doit être indiquée par une banderole ou un portique (arche gonflable, etc.) traversant la chaussée et contenant l'inscription "**départ**".



- Pour les épreuves d'Hommes et Femmes Junior, une zone de contrôle des développements, protégée par des barrières, doit être organisée à 50 m - 80 m en amont de la ligne. Des lignes au sol doivent être tracées ou des rails de la longueur du développement mis en place. Ce contrôle est de la responsabilité totale du commissaire.
- Dans le cas d'un départ fictif, l'organisateur doit indiquer le lieu de départ réel par une signalétique spécifique, indiquant clairement qu'il s'agit **du km 0 de la course**. La distance entre le départ réel et le départ fictif ne doit **pas excéder 10 km**. La longueur du départ fictif doit être mentionnée dans le guide technique. Il faudra définir avec l'organisateur quelle sera la voiture qui régulera la vitesse du peloton entre ces deux points. Une liaison radio devra être en place entre la tête de course et la voiture PCC. Le point de début de chronométrage est le km 0.
- Le départ peut être donné **lancé** ou **arrêté** ; il faut le définir au préalable avec l'organisateur et l'annoncer lors de la réunion des directeurs sportifs.
- **Dans le cas d'un départ fictif avec départ lancé**, si des incidents surviennent, le départ pourra être différé pour attendre le retour des coureurs et la distance déduite de la moyenne horaire.

Départ d'un contre-la-montre

La configuration d'un départ de contre-la-montre présente des spécificités qu'il convient de mettre en place en plus des structures d'un départ habituel. Seuls les aspects particuliers aux épreuves de contre-la-montre sont développés ici. La partie sur les épreuves en ligne ci-dessus et le guide de l'organisateur d'épreuves sur route font office de référence pour les autres points. Les autres particularités des épreuves contre-la-montre seront traitées en détail aux points 4.3.10.1. et 4.3.10.2. de ce guide.



- Une zone ou un circuit d'échauffement doit être mis en place. Occasionnellement, une zone couverte avec des home-trainers peut être installée.
- L'organisation doit prévoir une zone de contrôle du matériel non accessible au public et y installer les gabarits de contrôle aux normes de l'UCI. Ils seront utilisés par le commissaire pour valider la conformité des équipements avant le départ des coureurs.
- Les coureurs doivent bénéficier d'un accès privilégié et sécurisé (hauteur des marches, rambarde, etc.) à la rampe de lancement et tout doit être mis en œuvre à cet effet (service d'ordre, fléchage, barrières, etc.).
- Les véhicules suiveurs doivent eux aussi pouvoir accéder très rapidement à la zone de départ. Les véhicules devront être positionnés dans l'ordre de départ des coureurs de manière à ne pas gêner. Parfois, l'organisateur identifie les véhicules avec le nom des coureurs, il faut prévoir du temps et du personnel pour ces opérations. Le commissaire vérifiera néanmoins que ces dispositifs sont disposés de manière fixe et ne présentent pas de risques pour les coureurs et les spectateurs.

• Les parkings :

- Le parking des équipes est plus vaste que pour un départ d'une étape en ligne. Chaque équipe doit pouvoir se déployer sur un espace permettant aux mécaniciens de préparer le matériel et aux coureurs de s'échauffer sur leur home-trainer.
- La circulation sur ce parking doit être possible et facile pour les véhicules des directeurs sportifs qui effectuent des rotations pour suivre leurs coureurs.
- La surface du parking est obligatoirement bitumée pour permettre aux coureurs de s'entraîner sur un terrain stable et sans poussière.
- Les véhicules de direction et les commissaires doivent bénéficier d'un espace de stationnement de même que les voitures de dépannage neutre.
- L'escorte motorisée (ouvrant la route à chaque coureur) doit avoir un parking spécifique en aval de la rampe de lancement avec visibilité sur celle-ci.

• La ligne de départ :

- La ligne de départ d'un contre-la-montre consiste également en une rangée de barrières sur environ 100 m avant la ligne et 100 m après. La largeur de la ligne de départ doit permettre de contenir une rampe de lancement et une voiture placée à côté.



- La rampe de lancement doit être couverte, d'environ 80 cm à 1 m de haut et suffisamment vaste pour accueillir le coureur au départ avec son vélo, le teneur et deux commissaires. Elle se prolonge par un plan incliné sur lequel s'élancera le coureur. Ce plan incliné sera d'une longueur suffisante et de pente douce afin d'éviter un choc pour le coureur au contact de la chaussée. L'ensemble de la rampe de lancement sera réalisé dans un revêtement antidérapant pour éviter tout risque de chute en cas de pluie.

- Le coureur accède à la rampe de départ par un escalier ou par une pente légère.



- À l'arrière de cette rampe, un espace d'attente doit être mis en place. Dans cet espace ou à proximité, une zone doit être réservée aux commissaires pour leur permettre d'effectuer le contrôle des vélos.



- Lors des épreuves contre-la-montre par équipes, la rampe de lancement n'est pas obligatoire, mais est conseillée pour la visibilité du public.

- Lors des épreuves contre-la-montre par équipes, il est préférable que le premier coureur soit tenu par un commissaire.

- Les teneurs doivent impérativement être les mêmes personnes du début à la fin de l'épreuve.

- Les consignes données aux teneurs doivent être claires et précises sous la responsabilité du commissaire.

4.3.1.2. Contrôle des licences

Toute personne présente à l'échelon course doit être licenciée (directeurs sportifs, coureurs, etc.) Il y a plusieurs catégories de titulaires à distinguer.



RÈGLEMENT UCI

Nul ne peut participer à une manifestation cycliste organisée ou contrôlée par l'UCI, les confédérations continentales de l'UCI, les fédérations membres de l'UCI ou leurs affiliés, s'il n'est pas titulaire de la licence requise (**ARTICLE 1.1.002**)



La licence est une pièce d'identité signée par le titulaire qui confirme son engagement à respecter les statuts et règlements et l'autorise à participer aux compétitions cyclistes (**ART. 1.1.001**).

Les commissaires sont chargés de contrôler que les coureurs sont porteurs d'une licence en cours de validité. Elle doit être présentée aux commissaires lors de la confirmation par le responsable de l'équipe (une copie de celle-ci peut être admise).

Un coureur suspendu ne peut en aucun cas participer à une épreuve.



À NOTER

Les journalistes et les membres des organes de presse dûment accrédités par l'organisateur n'ont pas d'obligation réglementaire de port de licence émise par une fédération nationale (**ARTICLE 2.2.035**).

DÉLIVRANCE



Une licence est délivrée par la fédération nationale conformément aux critères qu'elle détermine. Le contrôle du respect de ces critères est de la responsabilité de la fédération. Avant que la licence ne puisse être délivrée, le licencié et la fédération doivent vérifier que le licencié est assuré contre les accidents et en responsabilité civile dans tous les pays où il pratique le cyclisme en compétition ou à l'entraînement. Ces assurances doivent être valables pendant toute l'année pour laquelle la licence est délivrée (**ARTICLE 1.1.006**).



RÈGLEMENT UCI

- La licence est délivrée par la fédération du pays où, suivant la législation de ce pays, le demandeur a sa résidence principale au moment de sa demande. Il reste affilié à cette fédération jusqu'à l'expiration de la licence, même en cas de changement de pays de résidence (**ARTICLE 1.1.011**).
- S'il s'agit d'un pays où il n'y a pas de fédération membre de l'UCI, la licence est délivrée par l'UCI (**ARTICLE 1.1.013**).

DURÉE DE VALIDITÉ



Une licence est valable pour une année du 1^{er} janvier au 31 décembre dans tous les pays où il y a une fédération nationale membre de l'UCI (**ARTICLE 1.1.008**). Un licencié ne peut l'être que d'une seule fédération nationale (**ARTICLE 1.1.009**).



CATÉGORIES DES TITULAIRES (**ARTICLE 1.1.010**).

Une licence est requise pour :

1.1. COUREUR Homme ou femme, toutes disciplines, toutes catégories
1.2. PARTICIPANT AU CYCLISME POUR TOUS
1.3. ENTRAÎNEUR/ENTRAÎNEUR SUR ENGINE MOTORISÉ (motocyclette, vélomoteur, dergy)
1.4. AGENT DE COUREUR
1.5. STAFF 1. manager 2. directeur sportif 3. entraîneur 4. médecin 5. assistant paramédical 6. mécanicien 7. chauffeur 8. autre fonction à préciser sur la licence
1.6. OFFICIEL (statut à préciser sur la licence) 1. dirigeant fédéral 2. commissaire 3. classificateur paracyclisme 4. autre fonction (p. ex. opérateur timing/photo-finish, speaker, opérateur radio-tour, etc.) à préciser sur la licence.
1.7. ORGANISATEUR 1. directeur d'organisation 2. autre fonction à préciser sur la licence.

Schéma. Licences

Lorsqu'un licencié exerce plusieurs fonctions au sein du cyclisme, il doit faire une demande et être licencié pour chacune de ces fonctions. Il appartient à la fédération nationale d'émettre la licence correspondant à la première fonction selon l'ordre ci-dessus mentionné.

Un coureur d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI ne peut exercer une autre fonction.

MODÈLE

Recto

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE 
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

Catégorie UCI Code UCI : ANNÉE
 Catégorie nationale Numéro

Nom Date de naissance
 Prénom Adresse
 Nationalité Sexe : H / F

Équipe
 Club

Délivrée le

Verso

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE 
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

 Photo

Le titulaire se soumet aux Règlements l'UCI et des fédérations nationales.

Il accepte les contrôles antidopage et les tests sanguins qui y sont prévus ainsi que la compétence exclusive du TAS.

Signature du président Signature du titulaire

Dans le cas de licence éditée par les fédérations nationales sans photo, les commissaires peuvent s'assurer de l'identité exacte des coureurs en vérifiant un papier d'identité officiel (passeport, carte nationale d'identité, etc.).

Pour les coureurs mineurs (catégorie Hommes et Femmes Junior), il convient de contrôler l'âge des participants par le biais d'un document officiel (passeport ou autre).

LANGUE



La licence doit être rédigée en français ou en anglais, mais peut être reproduite dans plusieurs langues (**ARTICLE 1.1.025**).

IDENTIFICATION



Selon l'**ARTICLE 1.1.028**, la couleur de la licence est différente chaque année selon l'ordre ci-après:

2013	Jaune
2014	Bleu
2015	Rouge
2016	Vert
2017	Blanc

L'objectif est d'avoir un contrôle visuel rapide par couleur pour éviter des fraudes potentielles.

CATÉGORIES DE COUREURS

L'UCI distingue plusieurs catégories de coureurs. C'est l'âge de l'athlète qui détermine la catégorie dans laquelle il participe, c'est-à-dire la différence entre l'année dans laquelle se déroule l'épreuve et l'année de naissance de l'athlète. L'âge minimum pour pouvoir participer aux épreuves du calendrier international est de 17 ans. Il n'existe pas d'âge maximum.

Hommes

Tableau. Catégories Hommes

	Jeunesse	Cette catégorie désigne les coureurs de 16 ans ou moins et est régie par les fédérations nationales, à l'exception de ce qui est prévu pour le BMX (ARTICLE 1.1.036).
	Junior (MJ)	Cette catégorie désigne les coureurs de 17 et 18 ans.
	Moins de 23 ans (MU)	Cette catégorie désigne les coureurs de 19 à 22 ans. - Un coureur de cet âge qui fait partie d'un UCI ProTeam est qualifié ipso facto "élite". - Dès que le coureur, alors qu'il n'a pas encore 23 ans, ne fait plus partie d'un UCI ProTeam, qui le qualifie comme "élite", il est requalifié dans la catégorie "moins de 23 ans".
	Elite (ME)	Cette catégorie désigne les coureurs de 23 ans et plus.
	Master (MM)	Cette catégorie désigne les coureurs de 30 ans et plus qui choisissent ce statut. Le choix du statut de master n'est pas laissé à un coureur qui fait partie d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI.
	Paracyclist	Cette catégorie désigne des coureurs présentant des handicaps conformément au système de classement fonctionnel pour le cyclisme décrit au Titre 16, Chapitre 5. Un paracycliste pourrait ou non, pour des raisons de santé et de sécurité, se voir délivrer une licence supplémentaire appartenant à la présente liste. Cela dépendra du degré et de la nature de son handicap. Un coureur pourra se voir demander de fournir une preuve de son classement fonctionnel.

Femmes

Tableau. Catégories Femmes

	Jeunesse	Cette catégorie désigne les coureurs de 16 ans ou moins et est régie par les fédérations nationales, à l'exception de ce qui est prévu pour le BMX (ARTICLE 1.1.036).
	Junior (WJ)	Cette catégorie désigne les coureurs de 17 et 18 ans.
	Elite (WE)	Cette catégorie désigne les coureurs de 19 ans et plus.
	Master (WM)	Cette catégorie désigne les coureurs de 30 ans et plus qui choisissent ce statut. Le choix du statut de master n'est pas laissé à un coureur qui fait partie d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI.
	Paracyclist	Cette catégorie désigne des coureurs présentant des handicaps conformément au système de classement fonctionnel pour le cyclisme décrit au Titre 16, Chapitre 5. Un paracycliste pourrait ou non, pour des raisons de santé et de sécurité, se voir délivrer une licence supplémentaire appartenant à la présente liste. Cela dépendra du degré et de la nature de son handicap. Un coureur pourra se voir demander de fournir une preuve de son classement fonctionnel.

DÉROULEMENT DU CONTRÔLE DES LICENCES

Le directeur sportif se présente aux commissaires avec sa licence et leur donne la feuille de confirmation des coureurs de son équipe.

Le commissaire vérifie que le directeur sportif est inscrit sur la liste UCI pour son équipe (dans le cas des équipes enregistrées, à défaut, il ne pourra pas suivre l'épreuve).

À NOTER

Les directeurs sportifs inscrits sur les listes de l'UCI sont ceux qui ont suivi les cours de formation organisés par l'UCI.

Le commissaire prend note des coordonnées du directeur sportif (code UCI et numéro de téléphone) et vérifie l'hébergement de l'équipe. Dans certains pays, les numéros d'immatriculation des véhicules sont demandés.

Le commissaire vérifie les licences des coureurs et contrôle si ces coureurs sont inscrits sur la liste des engagés (titulaire ou remplaçant) et l'appartenance à l'équipe.

Le commissaire vérifie :

- que la licence présentée est bien valide et signée par son titulaire.
- qu'aucun coureur ne tente de participer à une compétition ou manifestation cycliste sans être titulaire de la licence requise. Le départ de ce coureur devra être refusé et une période d'attente d'une année pour l'obtention d'une licence sera imposée au coureur. Il faudra faire remonter cette information aux instances compétentes pour qu'une décision soit mise en place.
- qu'aucun coureur ne tente de participer à une compétition ou manifestation cycliste sans être porteur de sa licence. Il doit refuser le départ de ce coureur, ou l'exclure, et lui imposer une amende de CHF 50 à 100. Attention aux cas de négligence qui doivent être traités de manière plus compréhensive (oubli, perte récente, etc.) (**ARTICLE 1.1.029**).

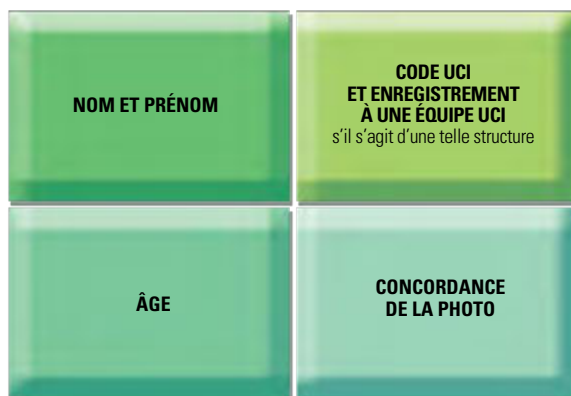


Schéma. Contrôle des licences



Check-list – Licences

- ☐ Vérifier que toute personne participant à l'échelon course est titulaire d'une licence conforme.
- ☐ Contrôler la validité de la licence.
- ☐ Contrôler la catégorie des coureurs et l'identité de ceux-ci pour la catégorie de la course.

4.3.1.3. Confirmation des partants

Après le contrôle des licences par les membres du collège sous la responsabilité du président du collège des commissaires, la liste des partants sera établie par le service informatique de l'épreuve, suite à la confirmation par les équipes (directeur sportif ou son représentant) des coureurs partants. Le juge à l'arrivée (JA) sera chargé de la valider avant sa diffusion. L'organisateur est responsable de sa diffusion sans tarder à l'attention des équipes, des officiels et des médias.

La liste des partants devra également être transmise dans le meilleur délai aux services concernés de l'UCI en fonction de la classe de l'épreuve (Infostrada, antidopage, etc.) par voie numérique.



La liste des partants doit correspondre au modèle de l'**ARTICLE 2.2.087**.

Elle doit contenir :

- la mention "liste des partants" ou "liste de départ",
- le nom de la course,
- la date et l'heure de l'édition,
- le nom de l'organisateur,
- le nom des équipes et pour chacune d'entre elles :
 - le code UCI ou code national et sa nationalité,
 - le nom et le prénom des coureurs, ainsi que le code UCI,
 - le nom du directeur sportif.

MAPEI

UCI

LIMBURG 2012

UCI ROAD WORLD CHAMPIONSHIPS
LIMBURG 2012 | THE NETHERLANDS

Rabobank

Date : 22.09.2012

Communiqué : 68

Starting List / Liste de départ

INDIVIDUAL ROAD RACE / COURSE EN LIGNE INDIVIDUELLE

MEN JUNIORS / HOMMES JUNIORS

FRANCE	SLOVENIA	CANADA	MOROCCO
1 BOUDAT Thomas	52 KATRAKAR Geopert	102 ELLISAY Nigel	141 AOUAGA Abdelhakim
2 DESBERTS Eric	53 MORGULIN Alex	103 PERRY Benjamin	142 EL OUNFI Karim
3 JACQUESDA Quentin	54 MICHONNIER Maxime	104 PRINCEBAST Christopher	143 SADE Hassan
4 KOWALSKI Dylan	55 OTONICAR Martin	IRELAND	SOUTH AFRICA
5 POULLY Felix	56 PER David	105 CLARKE Cormac	144 DU PLOOY Robyn
6 TURSKI Anthony	GREAT BRITAIN	106 ECHLE Matthew	145 FERGATE Ryan
DENMARK	57 BURTON Geraint	107 MULLEN Ryan	146 GIBBONS Ryan
7 ANDERSEN Søren Kiegh	58 DIBBIS Jonathan	ECUADOR	UKRAINE
8 ETO Niklas	59 GEORGIOUARI VART Tiao	108 GUSTAFSSON David-Flo	147 BUDNIK Anatoliy
9 JEFFERSEN Mathias Rask	60 LAWLESS Christopher	ARGENTINA	148 CHENYANG Ruslan
10 PEDERSEN Mads	61 PETERS Alex	109 SARRIENTOS Adrian	149 LUTTSERIN Roman
11 PLESNER Frederik	62 STEPHENSON Iain	110 TIVAN PEREZ German Nicolas	LEBANON
12 VANDERBEEK End	RUSSIAN FEDERATION	111 LEUNG Chun Wing	150 SAMBAGHIAN Bruno Jean Jacques
BELGIUM	63 ARSLANOV Igor	HONG KONG, CHINA	CHILE
13 BENOIT Tanguy	64 GAREYSHIN Aydar	112 YAMOC Mohamed	151 RODRIGUEZ Jose Luis
14 BERTHIAUX Jérôme	65 GILJANOV Ruslan	CZECH REPUBLIC	ALGERIA
15 DELTOUM Kevin	66 MINCHENKO Igor	113 KUDRYNSKYI Alex	152 BEGLACHENNE Abdelhakim
16 VAN GELDEREN Gert	67 MYCH Andrei	114 VAMRO Gergely	153 BROUCHE Moulaye
17 VAN HOOCHHOUD Nathan	KAZAKHSTAN	HUNGARY	154 BENSOURI Abdelhakim
18 VANREYENBROUCK Jeroen	68 LUCHSHENKO Sergey	115 VAMRO Gergely	REPUBLIC OF MOLDOVA
NORWAY	69 MARUKHIN Vitaly	ESTONIA	155 DOVNUC Andrei
19 AASVOLD Kristian	70 ORSHVIT Viktor	116 KUSTIK Kristen	ISRAEL
20 HOGELANDT Markus	71 PERMENOV Yurii	117 KUSTIK Kristen	156 JAVSHIN Oleg
21 JENSEN Arvid Strand	72 SHKATSEV Dmitry	118 KUSTIK Kristen	157 JAVSHIN Oleg
22 JENSEN Arvid Strand	AUSTRIA	119 KUSTIK Kristen	158 JAVSHIN Oleg
23 JENSEN Arvid Strand	73 BOCHNER Patrick	120 KUSTIK Kristen	159 JAVSHIN Oleg
24 JENSEN Arvid Strand	74 DEILER Tobias	121 KUSTIK Kristen	160 JAVSHIN Oleg
GERMANY	75 MUEHLER Gregor	COLOMBIA	PORTUGAL
25 BAUMANN Phil	76 PLESNER Frederik	122 HERNANDEZ JHANNILO Jose Tito	161 JAVSHIN Oleg
26 BROCKHOFF Jan	77 BRACKER Alexander	123 MURCE PEREZ William David	162 JAVSHIN Oleg
27 DENZ Nico	SWITZERLAND	LUXEMBOURG	163 JAVSHIN Oleg
28 EIDER Alex	78 BOHLI Tom	124 BIELL Jo	164 JAVSHIN Oleg
29 HENNINGSEN Silvio	79 FRANKOV Kristian	125 BRACE Christophe	165 JAVSHIN Oleg
30 SCHWABERMAN Maximilian	80 FRIEDRICH Gian	126 KLEIN David	166 JAVSHIN Oleg
ITALY	81 SPENGLER Lukas	SPAIN	167 JAVSHIN Oleg
31 DONATO Riccardo	82 VON BURGO Dominik	127 GARCIA CORTINA Ivan	168 JAVSHIN Oleg
32 ORINI Umberto	JAPAN	128 GONZALEZ DEL CAMPO GARCIA-VILA	169 JAVSHIN Oleg
33 PERONI Giovanni	83 KOSAKI Taro	129 MAS NICOLAO Enzo	170 JAVSHIN Oleg
34 ROSA Francesco	84 KOSAKI Taro	NEW ZEALAND	171 JAVSHIN Oleg
35 TRONDI Olivero	85 KOSAKI Taro	127 HARRISON Sean	172 JAVSHIN Oleg
36 ZURLO Federico	86 YOKOYAMA Koki	128 MCCORMACK Hayden	173 JAVSHIN Oleg
SWEDEN	POLAND	129 VESSEY Tom	174 JAVSHIN Oleg
37 FJELLUM KARLSEN Marcus	87 KASPERKIEWICZ Marcin	MALAYSIA	175 JAVSHIN Oleg
38 HOGSTEDT Frederik	88 KASPERKIEWICZ Marcin	129 JORDAN PERCEUS HEDUS Martin	176 JAVSHIN Oleg
39 LUNDVISTEN Fredrik	89 KOKTA Szymon	130 MOHAMMAD ALI, TALIB, ALI	177 JAVSHIN Oleg
40 STOSZ Patryk	AUSTRALIA	131 TERNER Andrew	178 JAVSHIN Oleg
41 CURRAN Geoffrey	91 EVANS Craig	GREECE	179 JAVSHIN Oleg
42 DANIEL Gregory	92 LINDFIELD Bradley	132 FANTAKIS Stylianos	180 JAVSHIN Oleg
43 DAVILLE Alexandre	93 MCCARTHY Robert	MONACO	181 JAVSHIN Oleg
44 EISENHAUT Taylor	94 SCHULTZ Nicholas	133 EVANS Craig	182 JAVSHIN Oleg
45 VERMEULEN Alexey	SLOVAKIA	134 EVANS Craig	183 JAVSHIN Oleg
NETHERLANDS	95 BAKA Erik	135 LINDFIELD Bradley	184 JAVSHIN Oleg
46 HUIJEN Peter	96 CASAR Marco	LTUWANIA	185 JAVSHIN Oleg
47 HOFSTEDT Leonard	97 MALOVEC Lukas	136 PETRUSSEVICH Marcin	186 JAVSHIN Oleg
48 KORENDAWski Marcin	SERBIA	137 RUMAS Ramon	187 JAVSHIN Oleg
49 GOMEN Ben	98 BORISAVLJEVIC Milos	138 TALACKA Lukas	188 JAVSHIN Oleg
50 VAN DER POEL Mathieu	99 POLJANSKI Marcin	BRAZIL	189 JAVSHIN Oleg
51 VAN SCHIJNEN Ricardo	100 STEFANOVIC Stefan	139 DOS SANTOS Carlos Henrique	190 JAVSHIN Oleg
MEXICO	101 AGUIRRE INFANTE Jose Andres	140 GODOY GIMENEZ Carlos	191 JAVSHIN Oleg

Page 1/1

Main partners

Theme partners

UCI partners

Media partners

Printed by

Lorsque l'équipe a confirmé ses partants, une fiche est transmise au service informatique pour la mise à jour de la liste des partants. Celle-ci sera vérifiée par le JA avant d'être diffusée.

Il est usuel que l'organisateur édite deux listes de partants : la première, correspondant au standard de l'UCI, sera remise aux commissaires et transmise à l'UCI. La seconde, distribuée aux suiveurs et aux médias, est un condensé de la première et traditionnellement, les codes UCI des coureurs n'y apparaissent pas.

Le commissaire s'assurera de la distribution par l'organisation des numéros d'identification correspondant aux coureurs confirmés.

Lors de la confirmation des partants, un contrôle des équipes participantes doit être effectué.

Il existe plusieurs types d'équipes autorisées à participer aux compétitions en fonction du niveau et de la classe des épreuves, spécifiquement :



Schéma. Catégories d'équipes



Une équipe est représentée par un directeur sportif ou un responsable dûment reconnu et membre de celle-ci (**ARTICLES 1.2.084 À 1.2.086**).



Lors de sa préparation d'épreuve, le président du collège des commissaires s'assurera que les équipes inscrites correspondent bien aux critères définis dans l'**ARTICLE 2.1.005**.

La liste des équipes reconnues par l'UCI est disponible sur le [site internet](#). Ces listes comprennent l'identité des coureurs enregistrés, leur code UCI et le personnel d'encadrement autorisé à suivre à l'échelon course.

4.3.1.4. Contrôle des moyens techniques



Check-list – Le commissaire doit contrôler les moyens techniques suivants

- la conformité des véhicules des commissaires et des motos,
- l'expérience des chauffeurs et pilotes,
- le speaker et l'équipement radio-tour: émetteur-récepteur et le canal interne pour les commissaires des voitures et motos,
- le dépannage neutre: nombre et positionnement, chauffeurs, matériel, mécanicien, présence de moto,
- les véhicules du service médical: véhicule du médecin et ambulance, nombre et positionnement, liaison radio autonome,
- les véhicules du service d'ordre: nombre, placement et fonctionnement, drapeaux jaunes,
- le personnel de sécurité statique (policiers, bénévoles): nombre, efficacité,
- les véhicules de fonction spécifique: ouverture de course, moto régulation moto info, moto ardoisier, camion balai, nombre et efficacité,
- les positions correctes de chaque véhicule dans le convoi.



Check-list – Le commissaire doit convenir avec l'organisation les points administratifs suivants :

- la préparation du convoi et les modalités de départ des véhicules à l'avant de la course (presse, invités, etc.),
- l'appel et la mise en place des coureurs par le speaker, éventuellement les leaders de classement en tête de peloton,
- les dispositions prises pour les divers classements (sprints, grimpeurs, etc.),
- le parcours et ses particularités (obstacles, passages dangereux, zone de ravitaillements, montées, descentes, dérivation, etc.),
- les moyens informatiques disponibles à l'arrivée (photo-finish, vidéo, etc.),
- le lieu du local antidopage et la conformité de celui-ci (en coopération avec l'ACD).

4.3.1.5. Contrôle de l'équipement vestimentaire

Contrairement aux contrôles cités préalablement, l'équipement vestimentaire ne peut être contrôlé qu'au dernier moment, c.-à-d. juste avant le départ de l'épreuve, voire sur la ligne de départ. De plus, il est possible que le commissaire constate certaines infractions au niveau vestimentaire pendant la course. Sur la ligne de départ, les coureurs sont souvent cachés par d'autres coureurs, rendant difficile la tâche du contrôle de l'équipement vestimentaire.

LES INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

ÉQUIPES
• Utilisation d'une tenue vestimentaire non approuvée par l'UCI. • La totalité des coureurs d'une équipe ne porte pas le même maillot ou cuissard. • Le maillot d'une équipe nationale non conforme à la réglementation des espaces publicitaires. • La tenue vestimentaire d'une équipe régionale ressemble trop à celle d'une autre équipe.
COUREURS
• Le numéro d'identification (dossards, plaque de cadre) n'est pas visible ou modifié. • Le champion du monde ne porte pas son maillot de champion du monde. • Le champion national en titre ne porte pas son maillot. • Un leader de classement d'une course par étapes ne porte pas le maillot distinctif. • Un leader de classement continental n'est pas porteur du maillot correspondant. • Un coureur qui n'est pas champion du monde (de la catégorie ou de la discipline) utilise un liséré arc-en-ciel sur son équipement (cadre, roues, pneus, casque, chaussures, gants, etc.). • Un ancien champion du monde ou champion national utilise les lisérés sur les bords des manches de son maillot, mais porte le maillot dans une discipline autre que celle dans laquelle il avait obtenu son titre.
ORGANISATEUR
• Nombre trop élevé de maillots de leader. • Conformité des maillots de leader non respectée. • Pas d'espace publicitaire devant et sur le dos du maillot pour que l'équipe du leader puisse insérer son sponsor principal.

Schéma. Infractions vestimentaires les plus fréquentes



Pour plus d'information, cliquez ici : ["L'équipement vestimentaire", point 8.3.](#)

4.3.1.7 Signalisation du parcours

Le commissaire doit noter dans son rapport de course les manquements concernant la signalisation du parcours. Contrairement aux autres contrôles cités ci-dessus, le contrôle de la signalisation du parcours ne peut pas être effectué avant le départ de la course, mais seulement lors du passage des véhicules des commissaires.

Le parcours doit être fléché du début jusqu'à la fin de manière claire et lisible afin d'éviter toute erreur de parcours.

La signalisation kilométrique doit être indiquée à l'aide de panneaux, banderoles ou arches.

Elle est à mettre en place de la façon suivante :



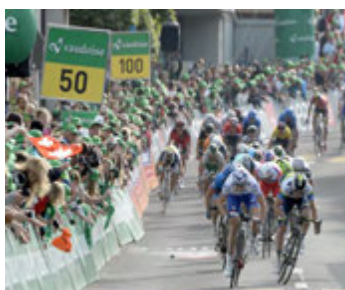
- **Km 0** (départ réel signalé par un panneau km 0). La distance entre le point de rassemblement (fictif) et le point de départ réel devra être inférieure à 10 km.



- **Panneau 50 km** : un panneau doit signaler que les 50 premiers kilomètres de course ont été effectués. À partir de ce panneau, les coureurs ont le droit de se ravitailler.
- **Panneaux 25 km, 20 km, 10 km, 5 km, 4 km, 3 km, 2 km, 1 km** : ces panneaux sont obligatoires pour signaler le nombre de kilomètres restants avant l'arrivée (**ARTICLE 2.3.004**).



- **Flamme rouge** : le dernier kilomètre est signalé par une flamme rouge. En dehors de celle de l'arrivée, aucune banderole ne peut être suspendue après la flamme rouge (**ARTICLE 2.3.005**).



- **Panneaux hectométriques 500 m, 300 m, 200 m, 150 m, 100 m, 50 m** : ils sont obligatoires pour signaler le nombre de mètres restants avant l'arrivée (**ARTICLE 2.3.004**).
- **Lors des arrivées en circuit** : Les tours restant à parcourir doivent être indiqués par un compte-tours sous l'arche d'arrivée. Le dernier tour doit être annoncé par une cloche. L'entrée du circuit devra être indiquée par un panneau marqué "entrée du circuit" pour garantir un bon contrôle sportif et éviter le mélange de coureurs se trouvant à différent point kilométrique.
- **Dans les épreuves contre-la-montre**, les distances doivent être signalées tous les 5 km au moins et tous les 1 km lorsqu'il s'agit d'un contre la montre en côte et tous les 10 km dans le cas d'un contre la montre par équipe.



• **Panneaux début et fin de zone de ravitaillement** : le ravitaillement (prise de musettes et/ou bidons) est autorisé sur une zone déterminée, signalée par un panneau d'entrée et de sortie. Les soigneurs se placent entre ces deux panneaux. L'organisateur peut également indiquer la distance avec la zone de ravitaillement (p. ex. ZR à 10 km, 5km, etc.). Cela permet une bonne gestion des appels des voitures ou des autorisations de dépassement avant l'entrée dans la zone par les officiels (commissaires, régulateurs, etc.)

• **Panneaux animations sportives** : les différents prix (montagne, sprints intermédiaires, primes, etc.) ayant lieu durant l'épreuve doivent être désignés par une banderole et signalés au préalable par des panneaux indiquant le nombre de kilomètres restant (p. ex. 5 km, 1 km, 500 m, etc.). À défaut d'une banderole indiquant la ligne de classement, un drapeau à damier noir et blanc désignera celle-ci et sera agité en lieu et place.



Check-list – Contrôles divers

- Contrôler la dénomination et la composition des équipes mixtes.
- Contrôler le nombre maximal et minimal de coureurs par équipe, refus de départ de l'équipe si nécessaire.
- Contrôler les maillots (champion du monde, champions nationaux, port de liséré, espaces publicitaires et emplacement du logo UCI).
- Contrôler la conformité des équipements et matériels utilisés par les coureurs.
- Les nouveautés techniques doivent avoir reçu une validation préalable de l'UCI ou être interdites.
- Diffuser la liste des partants à la fin de la réunion des directeurs sportifs.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Vérifier le fléchage des lieux et locaux de travail.
- Vérifier la conformité des locaux.
- Vérifier les zones techniques.
- Organiser la salle de confirmation.
- Contrôler que les enveloppes pour les équipes sont disponibles avec le matériel d'identification.
- Contrôler la liste des engagés et les bulletins.
- Contrôler les licences et leur validité.
- Faire confirmer les partants par les équipes.
- Valider les directeurs sportifs reconnus comme tel sur les listes UCI pour les équipes concernées.
- Vérification des licences (coureurs).
- Établir la liste des partants, la valider, la diffuser.
- Éditer la feuille de signature.
- Valider que tous les pilotes à l'échelon course sont licenciés dans leur FN.
- S'assurer que les transferts respectent les temps de récupération des coureurs.
- Se renseigner sur l'hébergement des équipes et la restauration.
- Vérifier que les frais sont réglés conformément au règlement.
- Faire procéder en bon ordre à la mise en place des véhicules (échelon avant et arrière).
- Vérifier la longueur du départ fictif.
- Vérifier la conformité de la rampe pour les CLM sur l'aspect sécurité.
- Si possible, reconnaissance du parcours CLM, procéder à des ajustements de sécurité et régularité.
- Procéder au contrôle des développements pour les catégories Junior.
- Contrôler que toutes les équipes ont le nombre minimum de coureurs partants.
- Contrôler que tous les coureurs émargent la feuille de signature.
- Contrôler les vélos et les équipements utilisés.
- Vérifier que les maillots sont en conformité avec la réglementation.

4.3.2. LES RÉUNIONS AVANT LA COURSE

- La réunion avec l'organisateur
- La réunion des directeurs sportifs
- La réunion du collège des commissaires
- La réunion avec les services de sécurité
- La réunion avec les suiveurs à moto et véhicules presse
- La réunion pour les contre-la-montre

4.3.2.1. La réunion entre le président du collège des commissaires et l'organisateur



Les personnes suivantes doivent être présentes :

- l'organisateur ou son responsable d'organisation,
- le président du collège des commissaires.

L'entretien préliminaire entre l'organisateur et le président du collège des commissaires (PCC) est une démarche importante pour mettre en place une collaboration réciproque.

Les **objectifs** de cette collaboration sont multiples et doivent être fixés avec précision :

- **Répartir** les tâches, les compétences et les responsabilités de chacun
- **Organiser et cadrer** le déroulement des réunions suivantes :
 - réunion des directeurs sportifs
 - réunion avec le collège des commissaires
 - réunion de sécurité en course
 - briefing presse et pilotes
- **Prévoir et veiller** au positionnement réglementaire des véhicules de la direction de la course, **valider** le positionnement des véhicules des commissaires et leur conformité, recaler les dérives éventuelles.
- **Informé et définir** les modalités de fonctionnement du dispositif concernant l'information par radio-tour, l'appel des équipes en course, les intervenants autorisés, etc.
- **Modifier et communiquer** les points du règlement particulier de l'épreuve qui ne seraient pas conformes au Règlement UCI.



Check-list – Vérifications à réaliser lors de l'entretien avec l'organisateur

- **Organiser le local** pour la réunion des directeurs sportifs et des personnes présentes à l'échelon course.
- **Contrôler les moyens techniques** prévus pour le contrôle sportif :
 - **Voitures et motos des commissaires** avec des pilotes **expérimentés**.
 - **Équipement radio-tour** de tous les véhicules à l'échelon course en **récepteurs** et **émetteur-récepteur** et **canal interne** pour les véhicules commissaires (voitures et motos incluses).
 - **Dépannage neutre**
 - nombre de véhicules équipés suffisant (3 au minimum) : en roues, vélos de rechange et bouteilles d'eau,
 - pilotes et mécaniciens expérimentés,
 - définir les positions de départ (avant et arrière).
- **Vérifier l'assistance médicale** : véhicule avec médecin et ambulances équipées, avec liaison canal radio-tour et fréquence autonome.
- **Se renseigner sur l'escorte de gendarmerie ou de police** :
 - nombre de motos et de véhicules d'encadrement,
 - modalités de déploiement du dispositif et missions confiées (escorte, protection drapeau jaune, etc.),
 - positionnement dans le dispositif échelon course, moyen de liaison avec l'autorité compétente.
- **Se renseigner sur l'escorte de moto civile et le personnel en poste fixe** :
 - nombre de motos dédiées aux drapeaux jaunes, autres tâches et missions,
 - signaleurs en poste fixe avec mobilité indépendante hors de l'échelon course.
- **S'informer de la présence de motos de fonction spécifique course** :
 - régulation, information, ardoisier, classement annexe, ravitaillement, etc.
- **Vérifier** que le véhicule balai soit équipé, au minimum, d'une paire de roues, d'une radio émetteur-récepteur et, idéalement, d'un commissaire adjoint.
- **Définir** les modalités de **mise en place** des coureurs sur la ligne de départ en collaboration avec l'organisateur, représentation des maillots distinctifs.
- **S'assurer** du positionnement réglementaire de tous les véhicules de l'encadrement course.
- **Valider** la présence des moyens informatiques et vidéo (photo-finish) à l'arrivée.
- **Aborder la position des véhicules en course** et le rôle de chacun (organisation et collège des commissaires), ainsi que la coordination indispensable entre les commissaires, la direction course, les services de sécurité, l'assistance médicale, les véhicules invités, les voitures et motos des médias, etc.
- **Vérifier** les dispositions mises en place pour assurer les divers classements intermédiaires, en dehors du collège des commissaires (personnel et moyens).
- **Échanger** sur le parcours course et ses particularités :
 - les passages dangereux, les passages à niveau,
 - l'état des routes et les zones éventuelles de travaux en cours,
 - les points stratégiques de la course,
 - les montées difficiles et le dispositif particulier,
 - les descentes dangereuses,
 - les routes étroites,
 - les zones de pavés ou autres,
 - la zone de ravitaillement,
 - la dérivation des véhicules et le rappel des véhicules autorisés à franchir la ligne,
 - les modalités d'arrivée et du protocole.
- **Contrôler** le local antidopage en coordination avec l'agent de contrôle antidopage (ACD).
- **Mettre au point** l'intervention et la coordination entre le responsable de l'organisation et le PCC pour cadrer la réunion avec les directeurs sportifs et lister les personnes devant assister à la réunion.

4.3.2.2. La réunion des directeurs sportifs



Les personnes suivantes doivent être présentes :

- l'organisateur ou son responsable d'organisation,
- le collège des commissaires au complet ainsi que l'agent de contrôle antidopage,
- les directeurs sportifs et les directeurs sportifs adjoints,
- le responsable des voitures neutres,
- le service d'ordre (police, gendarmerie, etc.).

À NOTER

Les représentants de la presse ne sont pas admis à participer à cette réunion. Toutefois en début de séance, il peut être autorisé aux photographes de prendre quelques prises de vue avant le début des échanges.

La réunion des directeurs sportifs permet au collège des commissaires d'expliquer son rôle aux parties prenantes de l'événement.



Les **objectifs** de cette réunion sont les suivants :

- **expliquer** la répartition des tâches,
- **présenter**, chacun dans son domaine d'expertise, les particularités de l'épreuve,
- **décrire** les mesures spécifiques prises, notamment pour la sécurité,
- **rappeler** les mesures garantissant la régularité sportive.

Lors de cette réunion, les commissaires font un rappel des dispositions règlementaires applicables, notamment en relation aux particularités de l'épreuve.

L'organisateur doit **organiser cette réunion dans un local approprié**, suffisamment spacieux pour accueillir l'ensemble des participants, **respecter l'heure** du début de la réunion et planifier une durée qui ne dépasse pas les 30 minutes et **prévoir une traduction en anglais**.

DÉLAI



Cette réunion doit être organisée dans les 24 heures qui précèdent la compétition, mais au plus tard deux heures avant son commencement. L'horaire et le lieu exact de cette réunion doivent être mentionnés dans le guide technique. Les horaires sont fixés par l'**ARTICLE 1.2.087**.

Lors des épreuves sur route du calendrier mondial et des circuits continentaux des classes HC et 1 pour Hommes Elite et dans les épreuves Coupes du Monde UCI sur route, cette réunion doit se tenir aux heures suivantes :



Schéma. Délais pour la réunion des directeurs sportifs

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

L'organisateur ouvre la séance et accueille les personnes présentes par un mot de bienvenue.

L'appel des équipes est réalisé par le président du collège des commissaires (les tickets de tirage avec le nom des équipes auront été préparés par le secrétariat de l'organisation).

Le déroulement suivant est conseillé :

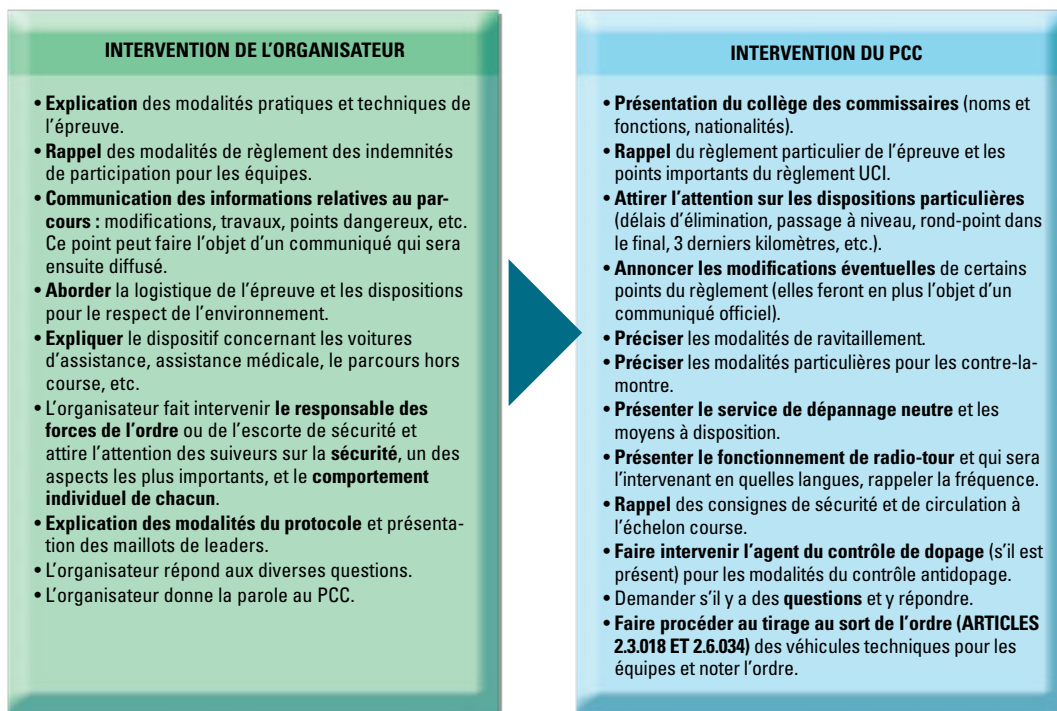


Schéma. Intervention de l'organisateur et du PCC lors de la réunion des directeurs sportifs

CAS PARTICULIER

En cas de tensions entre les équipes, les instances, les organisateurs ou autres, la réunion des directeurs sportifs peut prendre une tournure inattendue. Il faut noter que cette réunion est l'un des seuls rassemblements officiels des différents acteurs.

Lorsque le PCC offre la possibilité aux équipes de poser des questions, certaines personnes pourraient profiter de ce rassemblement pour exercer une tribune et évoquer des sujets non directement liés à l'épreuve en préparation.

Il n'est pas acceptable de détourner l'objectif de cette réunion, et le PCC doit recentrer la discussion :

- sans interrompre l'intervention, par politesse,
- il doit inviter les acteurs à organiser un autre rassemblement, et à cesser le débat,
- éviter de donner la parole à d'autres acteurs qui feraient rebondir le débat,
- s'abstenir de tout positionnement,
- et en tout état de cause, garder son sang-froid, et avec diplomatie s'imposer pour tenter de garder le contrôle de la réunion.



Check-list – Réunion des directeurs sportifs

- ☐ Lieux de la réunion et horaire.
- ☐ Personnes qui doivent obligatoirement être présentes.
- ☐ Appel des équipes, ticket de tirage.
- ☐ Chronologie du déroulement de la réunion.
- ☐ Intervention du PCC sur les points importants.
- ☐ Tirage au sort de l'ordre des véhicules.

4.3.2.3. La réunion du collège des commissaires



Les personnes suivantes doivent participer à cette réunion :

- les membres du collège des commissaires, y compris le juge à l'arrivée et le ou les chronométreurs,
- les commissaires adjoints (s'ils sont déjà présents, parfois ils rejoignent l'évènement avant son départ),
- un représentant de l'organisation (si possible) ayant le pouvoir de prendre des décisions au nom de l'organisation ; il pourra aussi être l'interface entre le collège et l'organisation.

La réunion du collège des commissaires est organisée à l'initiative du président du collège des commissaires (PCC) qui abordera tous les points importants concernant la course. **L'objectif** de cette réunion est la répartition des tâches des membres avant et durant la course.

Une grande solidarité d'équipe et un esprit de groupe découleront de la bonne tenue de cette réunion. Le PCC est le garant d'un fonctionnement collégial de son équipe. L'organisateur peut être présent à cette réunion qui a lieu la veille de la course dans une salle isolée.

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Idéalement, le collège des commissaires doit se réunir immédiatement après la réunion des DS.

INTERVENTION DU PCC	
• Présentation des personnes présentes (tour de table : nom, nationalité, fonction sur l'épreuve, expérience, etc.). • Vérifier que chacun maîtrise les tâches qu'il aura à réaliser. • Signaler les particularités du parcours et les points critiques à prendre en compte (montée difficile, secteur pavé, circuit d'arrivée, etc.). • Mettre en avant les dispositions particulières pour certains passages difficiles/dangereux. • Attirer l'attention sur les articles particuliers ou non conformes au Règlement UCI et mentionner les communiqués qui seront diffusés pour compléter ou corriger ces informations. • Confirmer quels commissaires seront présents au contrôle des signatures pour vérifier : - les non-partants, - le nombre minimum de coureurs par équipe, - les maillots distinctifs. • Aborder le positionnement des véhicules dans la course officiels et équipes. • Faire le point sur les classements intermédiaires et vérifier qui en est responsable (jugement, transmission à l'informatique, vérification). • Définir les modalités de contrôle de la régularité du sprint d'arrivée et insister sur la position des voitures commissaires dans le final (si moyen vidéo à disposition, privilégier cet outil plus efficace).	• S'assurer que tout le monde est opérationnel et réactif pour l'établissement des classements et de la communication rapide des coureurs concernés par le protocole. • Demander à ses collègues un rapport précis des infractions constatées (qui, quoi, quand, durée de l'infraction, volontaire ou non) et expliquer cette requête. • Rappel que si des pénalités en temps doivent être appliquées lors des courses par étapes, celles-ci doivent être communiquées pour validation par le collège dès le passage de la ligne d'arrivée pour être intégrées aux classements avant diffusion. • Fixer le lieu de rendez-vous après la course pour établir les communiqués et le débriefing. • Dans le cas des épreuves par étapes, vérifier auprès des équipes si un briefing est nécessaire chaque matin ou seulement si besoin. • Fixer, en concertation avec ses collègues, l'heure de départ à partir de l'hôtel le lendemain, afin d'être aux formalités de départ de manière ponctuelle (entre 1 h 30 et 2 h avant le départ en fonction de l'épreuve).

Schéma. Intervention du PCC lors de la réunion du collège des commissaires

4.3.2.4. La réunion avec les services de sécurité



Pour plus d'information, cliquez ici : "La sécurité en course", point 4.3.6.2.



Les personnes suivantes doivent être présentes :

- le directeur de l'organisation et/ou le responsable des véhicules de l'organisation,
- le ou les régulateurs,
- les membres du collège des commissaires,
- le responsable des forces de l'ordre,
- le responsable de l'escorte civile,
- les pilotes de tous les véhicules de l'échelon course.

L'objectif de la réunion du directeur de l'épreuve avec les forces de l'ordre et les signaleurs mobiles est d'assurer une coordination efficace pour la sécurité des coureurs, de la caravane publicitaire et du public. Lors de cette réunion, l'organisateur ou le directeur de l'épreuve rappelle les règles de fonctionnement qu'il a mises en place et que tous les suiveurs doivent être équipés de la fréquence radio-tour en état de fonctionnement.

Les points suivants devront être abordés :



La bulle course : la zone mobile entre l'ouverture de la course (voiture de la police ou de gendarmerie et/ou de l'organisation) et la fin de la course après le camion balai (les dispositifs sont différents en fonction des lois du pays de l'épreuve).



Escorte motocycliste: escorte des coureurs par les motos du service de l'ordre ou des groupes civils et protection des coureurs attardés.



Signaleurs à pied : mise en place de personnel fixe sur le parcours aux points dangereux (force de l'ordre ou personnel civil reconnu et habilité par l'organisation).



Signalisation des dangers: sécurisation aux carrefours et les traversées, matérialisation des obstacles dangereux par un drapeau jaune, rappel du fonctionnement des signaleurs mobiles.

Prudence et réactivité : lors de chaque dépassement du peloton ou de coureurs, évacuer les voitures privées qui s'infiltreraient à l'échelon course.

Fair-play et respect des règles d'éthique : respecter une distance suffisante (40 m) devant les coureurs, ne pas rester entre 2 groupes de coureurs si l'écart est de moins de 50 m, ne jamais tolérer ou accepter en tant que membre de l'escorte que des coureurs s'accrochent à leur moto ou s'abritent dans leur sillage, éviter de rester trop longtemps sur la file de gauche derrière le peloton pour ne pas gêner le travail des DS, appliquer les recommandations des régulateurs et/ou des commissaires, être à l'écoute des informations diffusées par les ondes de radio-tour.

INTERVENTION DU PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le PCC pourra être amené à prendre la parole pour fixer le cadre réglementaire et rappeler les modalités de circulation à l'échelon course :

- cas des montées et des descentes,
- approches des zones de classement sprint ou grimpeur ou
- approches des zones de ravitaillement, etc.

Schéma. Intervention du PCC lors de la réunion avec les services de sécurité

4.3.2.5. La réunion avec les suiveurs à moto et véhicules presse



Pour plus d'information, cliquez ici : **"Véhicules de presse", point 4.3.4. et "Circulation en course", point 4.3.6.1.**



Les personnes suivantes doivent être présentes :

- l'organisateur ou son responsable d'organisation,
- les membres du collège des commissaires.
- les photographes,
- les reporters radio,
- le responsable TV,
- les pilotes de motos caméra et prise de son (dans la mesure du possible).



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.2.034 BIS

(N) L'organisateur doit organiser un briefing auquel doivent assister toutes les personnes qui suivront la course à moto, un représentant de la télévision, un représentant des forces de l'ordre, ainsi que le collège des commissaires. Lors des épreuves UCI WorldTour, ce briefing doit être organisé la veille de la course après la réunion des directeurs sportifs ou le matin de l'épreuve.



L'**objectif** de cette réunion est de faire respecter le "Cahier des charges presse" du Règlement UCI, **Titre 2, Chapitre II, § 4**. La réunion est menée par l'organisateur avec une intervention ferme du président du collège des commissaires. Cette réunion se déroulera le jour de l'épreuve ou la veille, l'horaire et le lieu du déroulement sont indiqués si possible dans le guide technique.

Les régulateurs doivent être présentés lors de ce briefing. Ces personnes, circulant à moto, sont chargées d'intervenir auprès de tous les véhicules de l'organisation, pour faciliter la circulation de la caravane, mais également limiter les risques d'influence de ces véhicules sur le déroulement de la course. Les véhicules et motos presse sont également sous l'autorité du régulateur. Il est donc souhaitable que les régulateurs interviennent lors de ce briefing.

Un appel basé sur la liste des accréditations pourra être réalisé pour valider la présence et identifier les différentes personnes. La réunion avec les pilotes des voitures pourra être dissociée ou conjointe en fonction de l'importance de l'épreuve et du temps disponible.

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Rappel général



- Tous les véhicules circulant à l'échelon course doivent être en capacité d'écouter le radio-tour.
- Toutes les motos devront impérativement prendre la dérivation et ne pas franchir la ligne d'arrivée.

Rappel sur la circulation en course

- Les pilotes sont responsables de leur véhicule et doivent se conformer immédiatement aux ordres et consignes de la direction de course et/ou des commissaires.
- Dans le dernier kilomètre de la course, aucun véhicule de presse n'est admis dans la course.
- En cas de non-respect des ordres ou consignes évoqués par la direction de l'organisation, le conducteur du véhicule ou le pilote de la moto se verra retirer les plaques d'accréditation pour une durée déterminée conjointement par l'organisation et le collège des commissaires.
- Si des conducteurs laissent s'accrocher des coureurs à leur véhicule, ceux-ci seront mis hors course et suspendus pour une durée indéterminée en fonction de la gravité des faits.

Rappel aux voitures

- En course, les voitures de presse doivent suivre les instructions qui leur sont imposées par la direction de la course.
- Il est interdit de photographier ou de filmer à partir d'une voiture en mouvement.
- Les voitures de presse doivent respecter le code de la route en vigueur dans le pays où se déroule l'épreuve.
- Elles ne peuvent rester en double file que dans le but de dégager plus rapidement.
- Elles circulent à l'avant du dispositif et réagissent rapidement aux consignes diffusées sur radio-tour.

Rappel aux motos photographes



Pour plus d'information, cliquez ici : "Les motos photographes", point 4.3.4.4.



- **À l'avant** de la course, les pilotes doivent circuler devant la voiture du commissaire 2, formant ainsi un sas mobile.
- **À l'arrière** de la course, les pilotes doivent circuler en file indienne à partir de la voiture de la direction de course.
- **En montagne et dans les ascensions**, les pilotes doivent veiller à ne pas gêner les coureurs ni les véhicules officiels.
- **À l'arrivée**, les photographes portant un signe distinctif (chasubles) peuvent prendre place dans la zone qui leur est réservée (marquage par lignes blanches au sol, **ARTICLE 2.2.086**).

Rappel aux reporters radio télévision



Pour plus d'information, cliquez ici : "Les motos des reporters radio et télévision", point 4.3.4.3.

- **À l'avant**, les motos doivent se tenir devant le sas des photographes. Elles ne peuvent s'intercaler entre deux groupes de coureurs que sur l'autorisation de la direction de course.
- **À l'arrière**, elles circulent en file indienne à partir de la hauteur des voitures des DS. Elles sont tenues à faciliter la circulation des véhicules appelés au peloton ou souhaitant doubler les coureurs.
- L'interview des coureurs en course est interdite.
- L'interview des DS est tolérée à l'exception des 10 derniers kilomètres et à condition qu'elle soit réalisée à partir d'une moto.

Rappel aux cameramen de télévision



Pour plus d'information, cliquez ici : "Les motos des cameramen", point 4.3.4.2.

- Au maximum, trois motos caméra pour le direct (LIVE) et une moto son sont autorisées.
- Des accréditations peuvent également être distribuées aux motos caméra pour des enregistrements spécifiques tels les reportages (ENG).
- La circulation des motos de télévision doit se faire de façon à ne pas gêner ou favoriser la progression des coureurs.
- Elles ne doivent pas s'intercaler derrière un ou plusieurs coureurs qui viennent d'attaquer, mais attendre que l'écart soit suffisant.
- Les cameramen filment de profil ou en arrière. Ils ne peuvent doubler le peloton en filmant que si la largeur de la route le permet.
- **Peloton groupé** : quand un peloton roule à une allure modérée, un seul cameraman à la fois en tête.
- **Groupe roulant à allure rapide** : en aucun cas un cameraman ne peut se positionner devant un groupe roulant à une allure rapide. Il peut se mettre à côté du premier coureur (3/4 arrière) ou en queue du peloton.
- **Jonction entre deux groupes** : quand l'écart de deux pelotons est moins de 50m, la moto TV qui suit le premier groupe a trois possibilités :
 1. La moto TV se met à côté du premier groupe.
 2. La moto attend le deuxième groupe et se met derrière ce groupe.
 3. La moto TV passe devant les deux groupes.
- **En montagne et dans les ascensions**, les prises de vue s'effectuent de l'arrière.
- **Coureurs en éventail** : le cameraman se positionne à côté du peloton pour filmer.
- **À l'arrivée** : il est interdit de filmer à partir d'une moto dans les 500 derniers mètres.
- Les pilotes sont tenus de faciliter la circulation des véhicules appelés au peloton ou souhaitant doubler les coureurs.

4.3.2.6. La réunion pour les épreuves contre-la-montre

L'organisateur doit effectuer une reconnaissance du parcours et des sites de départ et d'arrivée en compagnie du président du collège des commissaires (PCC), des commissaires internationaux et, si possible, des commissaires à motos (CM) et des responsables des commissaires adjoints. Cette reconnaissance permet au PCC de :

- vérifier les passages dangereux et, le cas échéant, d'ajouter des moyens de sécurité supplémentaires,
- vérifier les postes de chronométrage intermédiaires,
- vérifier l'emplacement des commissaires adjoints,
- repérer un circuit pour les CM pour le contrôle des coureurs dans les derniers kilomètres.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Établir les réunions à planifier.
- Établir qui cadre ou dirige chacune de ces réunions.
- Déterminer quelles personnes doivent être obligatoirement présentes à chacune de ces réunions.
- Les points que le PCC doit contrôler et valider lors de la réunion avec l'organisateur.
- Les points que le PCC doit aborder lors de la réunion des directeurs sportifs.
- L'objectif de la réunion du collège des commissaires.
- Les points importants à impérativement aborder lors du briefing avec les motocyclistes.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Préparer ses interventions aux réunions.
- Trouver, en consensus, des solutions aux difficultés potentielles.
- Être courtois et poli, mais rester ferme.
- Anticiper les problèmes qui pourraient survenir.
- Évaluer les moyens mis en place au niveau de l'épreuve.
- Expliquer les besoins réels en argumentant.
- Cadrer les tâches des différents intervenants (organisation et collège).
- Intervenir immédiatement sur des situations non correctes.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

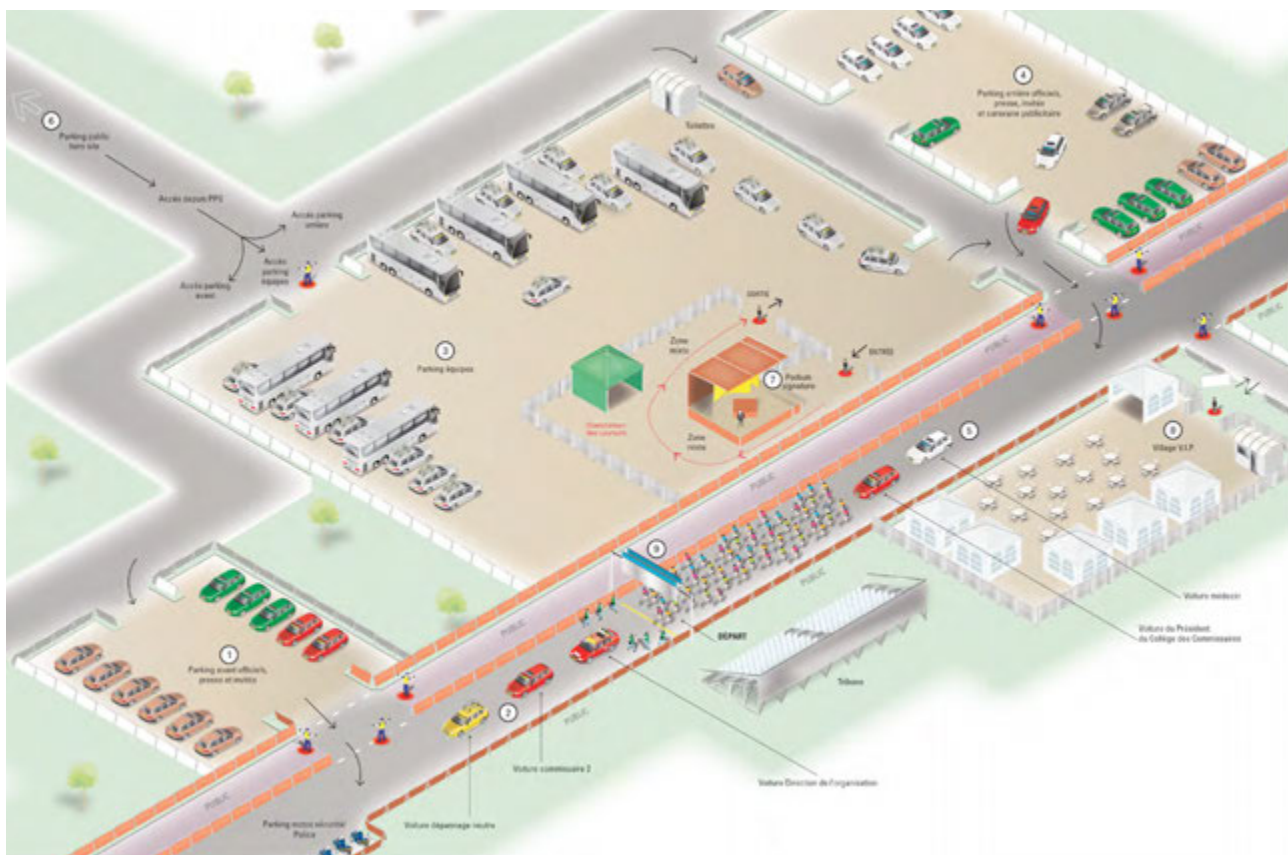
- Arriver aux réunions sans les avoir cadrées au préalable.
- Refuser le dialogue.
- Être complaisant avec l'organisateur si des moyens matériels sont défectueux ou absents.
- Ne pas se fermer en s'appuyant uniquement sur le règlement.
- Ne pas se laisser déborder lors des réunions par des interventions hors sujet.
- Laisser faire sans intervenir sur des dérives constatées.

4.3.3. LA DIRECTION SPORTIVE EN COURSE

Une fois les tâches nécessaires accomplies à la permanence, les différents contrôles effectués et les diverses réunions ayant eu lieu, souvent la veille de l'épreuve, les différentes phases d'une épreuve sur route, de la mise en place du convoi de véhicules aux opérations de départ, sont mises sur pied.

Ces opérations assurent le bon départ et déroulement d'une course, des éléments considérés essentiels pour les coureurs et les suiveurs.

4.3.3.1. Mise en place du convoi



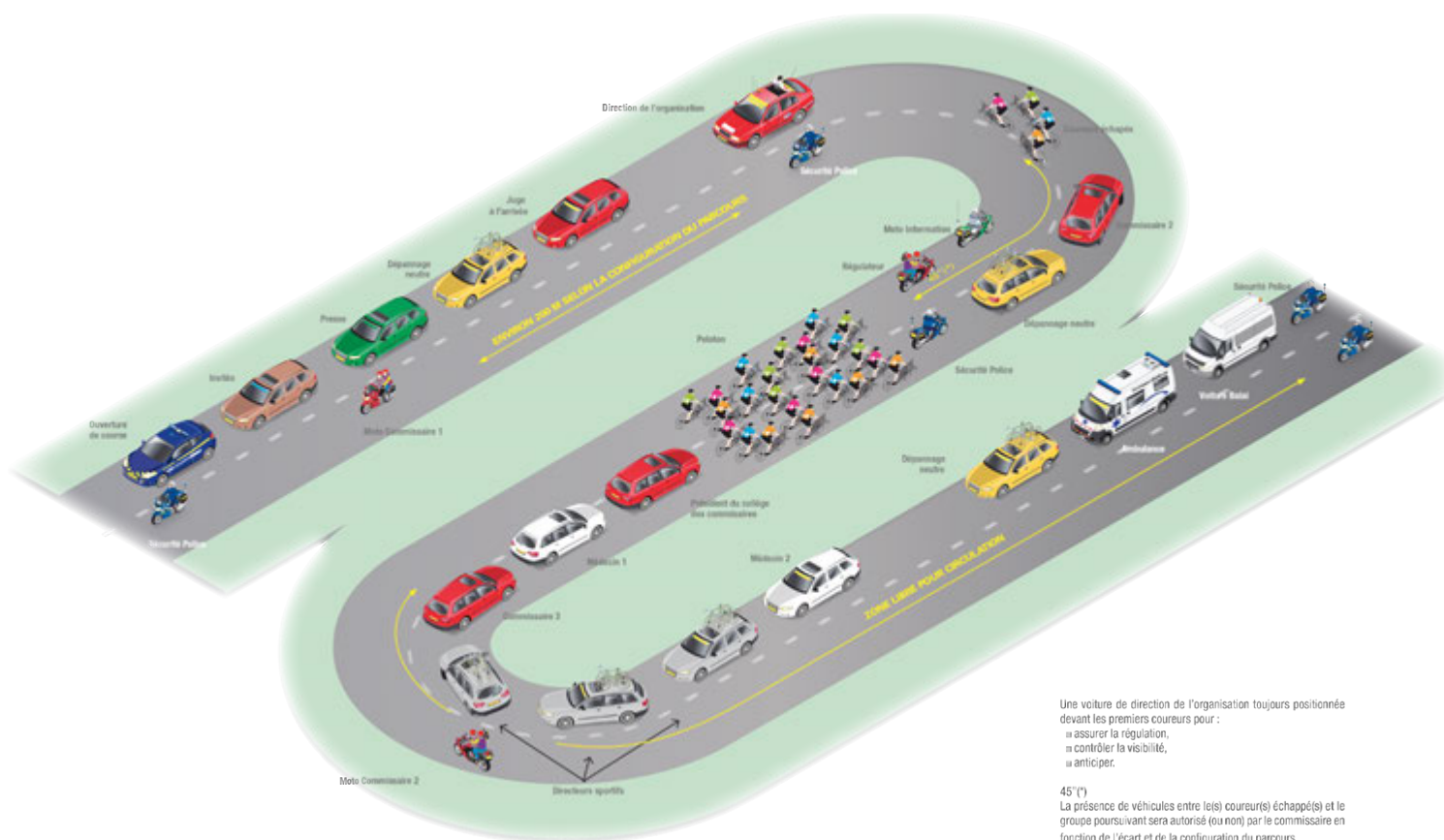
La mise en place du convoi se fait avant le départ en stationnant les différents véhicules avant ou après la ligne de départ, selon qu'ils roulent avant ou après les coureurs.

Cette mise en place se fait selon les consignes de l'organisation – souvent sous l'autorité du ou des régulateurs - et idéalement, selon le plan figurant dans le guide technique. La mise en place éventuelle d'un PPO (point de passage obligatoire) permet à l'organisation de canaliser les flux d'arrivée des véhicules et de mettre en place le convoi d'autant plus facilement.

- Les commissaires doivent vérifier où leur véhicule est accessible et si aucun stationnement ne bloque l'accès des coureurs à la zone de départ.
- Tous les pilotes (voitures, motos) doivent être prêts **10 minutes avant le départ**. Ils doivent être au volant de leur véhicule et à l'écoute du radio-tour.
- Les véhicules qui circulent à l'avant de la course (presse, invités, etc.) quittent l'aire de départ **plusieurs minutes avant les coureurs**.

L'évacuation de la zone de départ se fait dans l'ordre chronologique suivant:

1. la caravane publicitaire (minimum 20 minutes avant les coureurs)
2. le véhicule d'ouverture de course
3. les motos de l'escorte de sécurité (police et civils)
4. le véhicule d'assistance radio
5. les véhicules des invités
6. les véhicules de presse
7. les véhicules d'assistance neutre (VNA)
8. le véhicule juge à l'arrivée / chronométrateur
9. la voiture du directeur de l'organisation
10. la voiture du commissaire n° 2 (C2)
- 11. les coureurs**
12. la voiture du président du collège des commissaires (PCC)
13. la voiture du médecin n° 1
14. la voiture du commissaire n° 3 (C3)
15. les véhicules des directeurs sportifs (DS), selon l'ordre de marche des véhicules
16. la voiture du médecin n° 2
17. les ambulances
18. le véhicule balai / la voiture de fin de course



VARIANTES



- Dans le cas d'une course par étape hommes du WorldTour, HC ou classe 1 (**ARTICLE 2.6.033**), chaque équipe peut bénéficier d'un deuxième véhicule en course, alors qu'un seul n'est autorisé dans tous les autres cas. Cette file de véhicules doit circuler après la première ambulance et le véhicule médecin n° 2 et avant la fin de course. Ils roulent dans le même ordre que la première file de DS (un sas de 100 à 200 m doit être respecté entre les 2 files).
- Motos : les motos qui ne font pas partie de l'escorte roulent à l'avant de la course et pourront approcher les différents groupes selon les consignes du régulateur et les tâches qu'elles ont à mener.
- Autres véhicules de commissaires :
 - un commissaire n° 4 (C4) peut être présent dans les courses WorldTour et par étapes,
 - le véhicule de l'agent du contrôle du dopage (ACD) circule majoritairement à l'avant de la course, mais il peut quitter l'échelon course,
 - le juge à l'arrivée (JA) peut décider de circuler à l'arrière pour mieux noter les coureurs abandonnant ou distancés, si cette position ne l'empêche pas de rejoindre son poste à l'arrivée à temps.
- Ces autres fonctions de l'organisation roulent également à l'avant de la course :
 - directeur adjoint de l'organisation,
 - véhicule relais radio,
 - véhicule d'information au public.

4.3.3.2 Opérations de départ

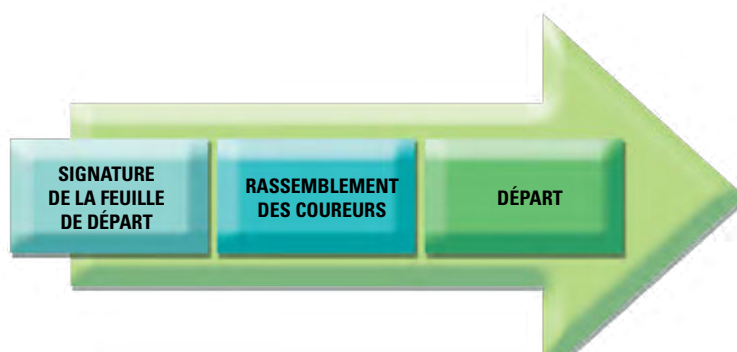


Schéma. Opérations de départ

SIGNATURE DE LA FEUILLE DE DÉPART



Pour les courses en ligne, les coureurs doivent obligatoirement venir signer la feuille de départ (**ARTICLE 1.2.094**). S'il le souhaite, l'organisateur peut organiser une présentation des coureurs au public. Souvent, les deux opérations sont combinées.

- Cette opération est généralement placée sous la responsabilité du JA, celui-ci peut être relayé par les commissaires adjoints.
- Le départ sans contrôle de signature est sanctionné par la mise hors course.
- La procédure de signature doit se terminer au plus tard **10 minutes** avant le départ.
- Pour les épreuves contre-la-montre, la signature de la feuille de départ n'est pas obligatoire.



À la clôture de la signature, le juge à l'arrivée doit pouvoir annoncer au collège des commissaires la liste des coureurs non partants parmi ceux qui avaient été confirmés par leur directeur sportif lors de la vérification des licences ou classés à l'issue de l'étape de la veille.

À NOTER

Lorsque les coureurs se présentent à la signature de la feuille de départ, ceci est l'occasion pour les commissaires de vérifier l'équipement (matériel et vêtements).

RASSEMBLEMENT DES COUREURS

Cinq à dix minutes avant le départ, les coureurs sont appelés sur la ligne de départ par les commissaires et les responsables sportifs de l'organisation.



- Par mauvais temps, cette opération sera retardée le plus possible afin d'éviter aux coureurs de s'exposer inutilement à la pluie ou au froid.
 - La majorité des courses sur route démarrent par un appel par le speaker. Cette phase est symbolique et orientée pour le public, mais elle est obligatoire lors des Championnats du Monde UCI.
 - Contrairement à toutes les autres disciplines du cyclisme, sur la route, les coureurs n'ont pas obligation de confirmer leur présence sur la ligne de départ au moment de l'appel, leur position selon l'ordre d'appel n'est pas obligatoire.
 - Les commissaires profiteront néanmoins de ce rassemblement pour vérifier l'équipement des coureurs : vélo, équipement vestimentaire et numéro d'identification.
- Pour les coureurs Hommes et Femmes Junior, la procédure est différente, car les commissaires mettront en place une zone de contrôle des développements maximum :

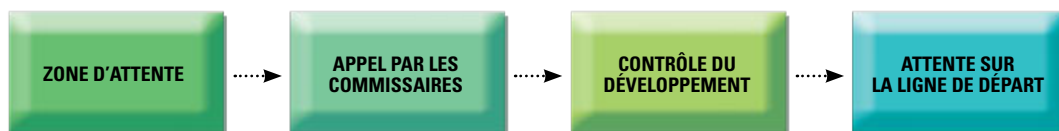


Schéma. Procédure de contrôle des développements maximum



Image. Zone de contrôle des développements maximum

DÉPART

Le départ sur la ligne de départ est un **départ fictif**, qui sert à mettre en place, dans le calme, l'échelon course et évite une certaine pression de la part de concurrents, dont certains peuvent décider de s'affronter dès les premiers kilomètres.

Le départ fictif est donné par une personnalité, ou l'organisateur, idéalement à l'aide d'un drapeau ou un pistolet.

Au bout de quelques kilomètres (maximum 10 km selon l'**ARTICLE 2.3.010**) est positionné le **"kilomètre zéro"** qui signale le lieu du **départ réel**. A ce moment, les véhicules de l'échelon course avant doivent rouler à une distance suffisamment importante pour ne pas gêner les premières accélérations des coureurs.



Cette partie de parcours dite **"neutralisée"** doit être entièrement sécurisée. Un ou plusieurs véhicules bloqueront les coureurs à une vitesse faible puis en accélérant en approchant du km 0.

Peu importe si les coureurs sont bloqués par l'organisateur ou le commissaire C2, ce qui est important pour les commissaires, c'est de vérifier :

- qu'aucun coureur ne soit empêché de participer au départ réel à cause d'un incident mécanique, auquel cas, le C2 fera arrêter la course au km 0 en attendant que le ou les coureurs retardés rejoignent le groupe,
- que le chronométrateur déclenche bien le temps "zéro" au km 0,
- que les compteurs des véhicules sont bien remis à zéro, le km 0 est la référence des tables de route décrivant les itinéraires.

Au km 0, le départ peut être donné de trois manières différentes :

DÉPART "LANCÉ"	Les coureurs ne s'arrêtent pas et les chronomètres sont déclenchés lors de leur passage à ce point.
DÉPART "ARRÊTÉ"	Les coureurs s'arrêtent brièvement au km 0 avant d'en repartir au signal donné par les commissaires.
DÉPART "DIFFÉRÉ"	En cas d'incident à l'arrière, le km 0 est dépassé sans que les chronomètres ne soient déclenchés.

Schéma. Types de départ



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- La mise en place du convoi.
- La procédure de contrôle des développements pour la catégorie Junior.
- La procédure de départ fictif/neutralisé.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Vérifier que la mise en place du convoi est compatible avec le plan de circulation.
- S'organiser pour prendre connaissance des coureurs n'ayant pas signé la feuille de départ et les mettre hors course.
- Organiser un contrôle informel des équipements pendant l'attente.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Organiser un appel strict des coureurs au départ, sauf dans le cas des Championnats du Monde.
- Donner un départ réel alors que des coureurs sont retardés par un incident.

4.3.3.3 Fonction des véhicules du convoi

Dans cette partie sont décrites les tâches des différents véhicules à l'échelon course. Pour ceux d'entre eux qui circulent proche des coureurs, leur position doit s'adapter à chaque configuration avec différents scénarios de course.



Schéma. Fonction des véhicules du convoi

LA VOITURE D'OUVERTURE DE COURSE



- La voiture d'ouverture de course annonce l'arrivée imminente de la course. Elle a un usage préventif en terme de sécurité (information visuelle ou sonore). Elle sert également à l'information du public (situation de course).
- Selon certaines législations, ce véhicule signale officiellement la partie mobile de la route (tout acteur/véhicule à l'échelon course, c.-à-d. du véhicule d'ouverture de course jusqu'au véhicule fin de course) qui n'est plus une chaussée de circulation, mais est considéré comme un terrain de sport.
- Plusieurs véhicules peuvent exercer cette fonction, notamment quand des écarts sont importants entre les différents groupes (p. ex. plus de 5 minutes entre une échappée et le peloton).

LES MOTOS INFORMATION



- Positionnées près des coureurs, les motos information signalent en temps réel au speaker radio-tour qui se trouve dans la voiture du président du collège des commissaires, les différents mouvements des coureurs, les numéros de dossards et les écarts du/des coureurs échappés.
- Les motos se positionnent de façon à couvrir les différents groupes de coureurs. Elles travaillent de préférence sur l'avant de la course, mais peuvent également être à l'arrière du peloton afin de signaler sur radio-tour les incidents et/ou demandes des coureurs pour leurs directeurs sportifs.

LES MOTOS RÉGULATEUR



- Relevant de l'organisation, les motos régulatrices assurent la gestion des véhicules de l'organisation et presse circulant à l'échelon course, tandis que les commissaires focalisent en premier lieu sur les véhicules d'équipe et d'assistance.

LA MOTO ARDOISIER



- L'ardoisier inscrit les numéros de dossard des coureurs échappés et les écarts en temps entre les différents groupes. Dans les épreuves sans usage des systèmes de communication entre DS et coureurs, il est souhaitable et nécessaire d'avoir deux motos ardoisier.
- La moto doit se positionner, rapidement et sans les gêner, près de chaque groupe de coureurs afin de leur apporter cette information. Ensuite, elle repart vers l'avant de la course pour effectuer, si nécessaire, de nouveaux pointages.
- Elle se laisse glisser à gauche pour renseigner les différents groupes de coureurs jusqu'à la tête du peloton (sur les vingt premiers coureurs environ). Elle peut également, au besoin, travailler en collaboration avec la moto information pour les écarts lorsque les groupes sont morcelés.

LES VÉHICULES D'ASSISTANCE NEUTRE



- Les véhicules d'assistance neutre disposent de vélos et roues de rechange, permettant de dépanner tout coureur au cours de l'épreuve.
- Ces véhicules permettent de garantir que tous les coureurs soient sur un pied d'égalité dans la possibilité d'être dépannés.
- Ce sont les commissaires qui positionnent ces véhicules devant ou derrière les différents groupes de coureurs selon les circonstances et les écarts.
- L'organisateur doit prévoir au moins trois voitures d'assistance neutre. Il est du devoir des commissaires de contrôler si le service des véhicules d'assistance neutre est suffisant et satisfaisant.
- Les motos d'assistance neutre sont utiles lors de certaines épreuves (routes étroites, montagne, etc.).
- Il est recommandé de prévoir des bouteilles d'eau dans ces véhicules pour le ravitaillement des coureurs lorsque les écarts sont faibles.

LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES



- Le président du collège des commissaires (PCC) circule à l'arrière du groupe principal (le groupe le plus important, du point de vue sportif, en fonction de la tête de course). Il autorise ou refuse le passage des véhicules. Il donne des instructions précises à ses collègues.
- Le PCC a la responsabilité de la direction sportive, en étroite collaboration avec le directeur de l'organisation dans les cas graves (p.ex. arrêt de course pour manifestations diverses, conditions météorologiques extrêmes, grêle, neige, tempête, erreurs de parcours, etc.).
- Le PCC assure, avec son collègue C3, et le commissaire à moto arrière (si c'est le cas), la régulation des véhicules techniques des équipes en fonction des circonstances de course: coureurs lâchés, crevaisons, chutes, ravitaillements, etc.
- Le PCC surveille :
 - la prise et la remise des vêtements ou tout autre équipement,
 - le ravitaillement à partir des voitures,
 - le comportement des directeurs sportifs pendant la course (manœuvres, durée, appui sur la portière, bidon collé, etc.) avec éventuels rappels à l'ordre.

LE MÉDECIN



Pour plus d'information, cliquez ici : *“Les services médicaux”, point 4.3.7.*



- La voiture du médecin suit immédiatement celle du directeur de course, sauf en cas de barrage, où il sera momentanément retenu. Il sera le premier véhicule à rejoindre le directeur de course.
- La voiture du médecin est reliée par radio à celle du directeur de l'organisation et du président du collège des commissaires (PCC).
- Chaque intervention depuis la voiture du médecin s'effectue derrière le véhicule des commissaires.
- L'intervention doit se faire le plus rapidement possible sur un secteur de parcours approprié.

LES DIRECTEURS SPORTIFS



- En fonction du règlement de la course, chaque équipe dispose d'un ou deux véhicules. S'il y a deux véhicules, ils ne peuvent jamais être dans la première file au même moment.
- Les véhicules des équipes sont placés derrière la voiture du PCC.
- L'ordre des véhicules des directeurs sportifs (DS) est déterminé par le Règlement UCI. En règle générale:
 1. les voitures des équipes présentes à la réunion des DS et qui ont confirmé leurs coureurs partants dans le délai prévu,
 2. les voitures des autres équipes présentes à la réunion des DS et qui n'ont pas confirmé leurs coureurs partants dans le délai prévu,
 3. les voitures des équipes non présentes à la réunion des DS.

Pour chacun des groupes, l'ordre est ensuite déterminé par tirage au sort.

Dans les courses par étapes, l'ordre des véhicules est déterminé par la réglementation pour la première étape. Les jours suivants, le classement général individuel détermine l'ordre des voitures des DS.

- Pendant la course, les véhicules des DS se conforment aux ordres des commissaires. Ils peuvent s'intercaler derrière les échappés dès que l'écart est suffisant et sur autorisation des commissaires.

COMMISSAIRES n° 3 ET n° 4 (C3 ET C4)

- Le commissaire n° 3 et n° 4 roulent au milieu de la file des directeurs sportifs et gèrent le déplacement des véhicules dans la file de gauche DS.
- Les commissaires n° 3 et n° 4 contrôlent également le retour des coureurs attardés (en cas de chute, ennui mécanique, ou autre).

AMBULANCES



- Les ambulances sont positionnées derrière les véhicules des directeurs sportifs.
- Les véhicules du service médical sont reliés par radio entre eux (canal indépendant).

LE VÉHICULE BALAI

- Le véhicule balai est le dernier véhicule du convoi avant le véhicule fin de course (obligatoire selon certaines législations). Il prend en charge les coureurs ayant abandonné la course, en récupérant également les dossards (preuve de l'abandon). Il circule toujours derrière le dernier coureur.
- Si possible, un commissaire adjoint y prend place afin de noter les abandons et d'informer par radio la direction de course.
- Il doit dans tous les cas passer la ligne d'arrivée en fin de course pour remettre au juge à l'arrivée les dossards et signaler éventuellement des faits de course au président du collège des commissaires.

4.3.3.4. Les véhicules



Pour les courses cyclistes sur route, l'organisateur doit disposer d'une flotte de véhicules pour permettre aux officiels d'accompagner la course et d'accomplir leur tâche.

TYPES ET QUANTITÉ DES VÉHICULES NÉCESSAIRES

Exemple d'un parc véhicule d'une course UCI :



Tableau. Types et quantité des véhicules nécessaires

QUANTITÉ	TYPES/CARACTÉRISTIQUES	DESTINÉ À	FOURNIS PAR
1	Voiture avec toit ouvrant	Directeur de l'organisation	Organisateur
1	Voiture avec toit ouvrant	Président du collège des commissaires	Organisateur
2	Voiture avec toit ouvrant	Commissaires	Organisateur
2	Moto	Moto Information	Organisateur
1	Cabriolet	Médecin	Organisateur
*	Voiture	Équipes	Équipes
3	Voiture avec porte-vélos ou moto	Dépannage neutre	Organisateur
2	Véhicule médicalisé léger	Ambulance	Organisateur
1	Minibus + porte-vélos	Balai	Organisateur
*	Autres	Journalistes, photographes, invités...	Organisateur et/ou presse
*	Motos et voitures	Service d'ordre (police, gendarmerie)	Service d'ordre

IDENTIFICATION

Afin d'éviter tout désordre des véhicules circulant à l'échelon course, il est indispensable que l'organisateur mette en place l'identification de véhicules.

Il attribue à chaque véhicule un pilote attitré qu'il peut à tout moment identifier ou contacter. Il note le nom du pilote responsable par rapport au numéro ou à la fonction du véhicule.

ÉQUIPEMENT RADIO

L'organisateur doit définir un plan de communication entre les différents véhicules pour établir qui communique avec qui, sur quelle fréquence, qui écoute qui, etc.

Pour ce faire, l'organisateur dresse une liste des moyens de communication à disposition des participants. Cette liste sert au premier abord au technicien responsable du montage récepteur/émetteur.

Tableau. Équipement radio des véhicules du convoi

N° VÉHICULE	FOCTION VÉHICULE	RADIO COMMUNICATION
Voiture n° 1	Voiture du directeur de l'organisation	EICO
Voiture n° 2	Voiture du président du collège des commissaires	EICO
Voiture n° 3	Voiture commissaires	EC
Moto n° 1	Moto information	IR
Voiture n° 5	Cabriolet médecin	CR
Voiture n° 7	Voiture dépannage neutre	R
Vouture n° xx	Voitures des équipes	R

Notes. E : émetteur-récepteur sur la fréquence "radio-tour" ; R : récepteur radio-tour ; C : émetteur-récepteur sur la fréquence "commissaires" ; I : émetteur-récepteur sur la fréquence "information" ; O : émetteur-récepteur sur la fréquence "organisation".

LISTE RÉCAPITULATIVE

L'organisateur établit une liste récapitulative des véhicules comportant tous les renseignements précédemment mentionnés. Cette liste est impérativement distribuée au président du collège des commissaires, au speaker radio-tour et aux membres du service d'ordre.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître les responsabilités et tâches de chacun des véhicules du convoi.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Clairement identifier les fonctions des véhicules.
- Faire la connaissance des pilotes et passagers avec lesquels le collège des commissaires collaborera le plus souvent.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser l'organisateur mettre en place un convoi/ parc voiture où les fonctions essentielles ne sont pas remplies : assistance neutre, moto info et ardoisier, service médical.

4.3.4. VÉHICULES DE PRESSE

Les définitions relatives au fonctionnement et au positionnement des véhicules des médias pendant une course se trouvent dans les sections “Cahier des charges presse” et “Circulation en course” du Règlement UCI (**Titre 2, Chapitre II, §4 et §5**). Toute personne de la presse (écrite, parlée, audiovisuelle ainsi que les photographes) doit se conformer à ces règles.

L'ensemble des véhicules de presse doivent être équipés de récepteurs radio-tour. Les pilotes doivent continuellement être à l'écoute des informations diffusées afin de réagir rapidement aux consignes données à leur intention.

4.3.4.1. En général

Afin de garantir un déroulement régulier de l'épreuve, les véhicules de presse doivent se conformer immédiatement et scrupuleusement aux consignes de l'organisateur et de la direction de course. Aucun véhicule de presse ne doit être présent dans le dernier kilomètre de l'épreuve.

Il est interdit de photographier ou de filmer à partir d'une voiture de presse, car la proximité nécessaire peut mettre en danger les coureurs. Les prises de vues d'une manière générale ne sont admises qu'à pied ou depuis les motos.

Des accords temporaires pourront toutefois être définis pour la réalisation de documents particuliers (p.ex. un cameraman peut prendre place dans un véhicule d'équipe pour filmer l'activité de la structure “vue de l'intérieur”). Cet accord est obtenu auprès de la direction de l'organisation, et le collège des commissaires en sera systématiquement informé.

En cas de non-respect de ces dispositions, des sanctions peuvent être prises et décidées conjointement par la direction de l'organisation et le collège des commissaires.

4.3.4.2. Les motos des cameramen

La lecture du [guide de production TV](#) est fortement conseillée aux commissaires. Accessible sur le site internet UCI, ce document permet non seulement aux commissaires de prendre connaissance des moyens techniques mobilisables mais sert également de support pédagogique, fortement illustré, sur lequel les commissaires peuvent s'appuyer pour expliquer une situation donnée.

Pour mieux comprendre et anticiper le comportement des motos “prise de vue”, le commissaire essaiera de distinguer avant le départ de l'épreuve :

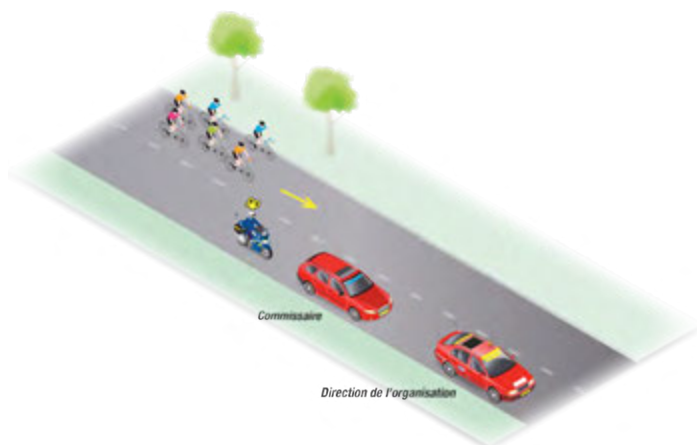
- s'il s'agit d'une retransmission directe ou de prises de vue pour un résumé ou une retransmission,
- si la moto “prise de vue” est accompagnée d'une moto “prise de son”,
- si les motos “prise de vue” sont pilotées en temps réel par un réalisateur via une liaison radio.

La pratique dicte que les motos d'une retransmission en direct par la télévision ont la priorité sur les autres motos de presse. Le champ image doit être respecté par les autres intervenants pour ne pas perturber les retransmissions.



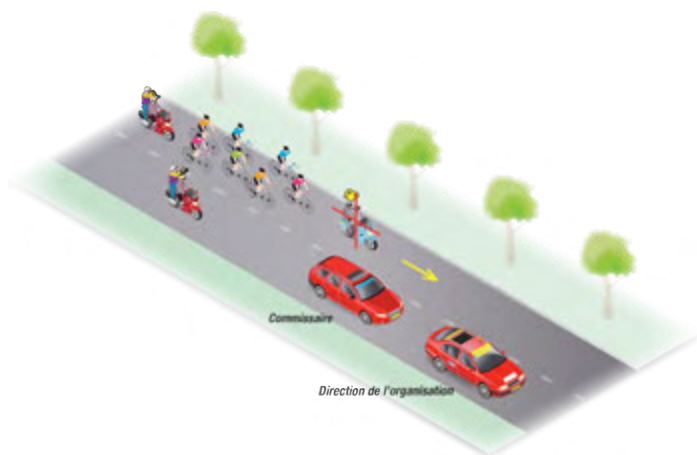
RÈGLEMENT UCI

- Il est admis 3 motos-caméras et une moto son. La circulation des motos doit se faire de façon à ne pas favoriser ou gêner la progression des coureurs (**ARTICLE 2.2.070**).
- Il est interdit aux motos d'évoluer à proximité des coureurs lorsque leurs passagers n'effectuent pas de prise d'image et/ou de son (**ARTICLE 2.2.073**).



Devant le peloton : les pilotes des motos de télévision circulent devant les coureurs sans les gêner et doivent respecter une distance nécessaire sans perturber la progression des coureurs. C'est le cas lors de traversées de villages, de rétrécissements de chaussée ou de zones dangereuses, etc. Ils doivent également être vigilants aux changements de rythmes et de progression des coureurs (attaque de coureurs, etc.) et pouvoir dégager rapidement.

À l'arrière du peloton : les pilotes des motos de télévision doivent veiller à ne pas gêner les coureurs ou les véhicules officiels et ceux des équipes qui veulent approcher les coureurs. Ils filment de l'arrière et ne doivent jamais entrer dans le peloton pour des prises de vue de coureurs.



Avec les groupes de coureurs échappés : les pilotes des motos de télévision se placent derrière les coureurs à condition que les écarts soient suffisants. Il est possible de filmer de $\frac{3}{4}$ arrière ou de côté lorsque la largeur de la route est suffisante tout en restant vigilant à ne pas faire profiter les coureurs du sillage de la moto.



En cas de jonctions entre deux groupes : les pilotes des motos de télévision doivent veiller à ne pas rester entre les groupes, ils doivent réagir aux mouvements de course et dégager par l'avant ou s'arrêter pour se repositionner derrière le groupe qui opère la jonction.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.074

Il est interdit de filmer à partir d'une moto dans les cinq cents derniers mètres d'une épreuve.



À l'arrivée : les motos de télévision ne sont pas autorisées à franchir la ligne d'arrivée, les pilotes doivent prendre la déviation. Les images doivent être enregistrées depuis un ou plusieurs postes fixes, si possible en hauteur.

Les cameramen prennent la déviation avant la ligne d'arrivée, sauf dans certains cas sur décision des commissaires UCI (étape de montagne, courses ne bénéficiant pas de caméra fixe à l'arrivée). **1** Dans le 500 derniers mètres, la caméra fixe prend le relais des cameramen. **2**

À NOTER

Des exceptions pourront être sollicitées par les responsables des prises de vue auprès de la direction de l'organisation et du collège des commissaires pour des raisons techniques, notamment en cas :

- d'arrivée difficile en montagne,
- d'absence de caméra fixe en place : une ou plusieurs caméras pourront alors franchir la ligne pour se positionner en poste fixe dans la zone photographe ou encore rejoindre plus rapidement à pied le vainqueur de la course,
- de distance importante entre le point de déviation et la ligne d'arrivée.

Dans tous les cas, il n'est pas souhaitable que les derniers hectomètres de l'arrivée soient filmés depuis une moto, ni de l'avant ni de l'arrière d'un groupe.

En aucun cas, les motos ne doivent franchir la ligne avant le ou les coureurs, celles-ci doivent impérativement rester en retrait des coureurs pour :

- ne pas gêner le travail des photographes situés au-delà de la ligne,
- ne pas perturber la prise de vue de la photo-finish et les prises de temps par les officiels,
- respecter l'image du coureur qui doit bénéficier, en premier lieu, de vision globale (vainqueur, coureurs suivants).

Si, pour des raisons particulières liées à la topographie du terrain ou à la position des infrastructures, des mesures spécifiques de prises de vues sont octroyées à la production TV, elles doivent l'être en accord entre la direction de l'organisation, la production TV et le collège des commissaires.

En dernier recours et quelles que soient les décisions prises au préalable, les commissaires pourront, si la situation particulière le demande, modifier les accords conclus afin de préserver l'équité sportive et la régularité.

4.3.4.3. Les motos des reporters radio et télévision



À l'avant de la course : les motos des journalistes et commentateurs radio ou télévision circulent devant les motos des photographes. Elles ne peuvent jamais se situer entre la voiture du commissaire et les coureurs. Elles peuvent seulement s'intercaler entre deux groupes de coureurs sur l'autorisation de la direction de course ou des commissaires lorsque les écarts entre deux groupes le permettent (**ARTICLE 2.2.067**).



À l'arrière de la course : les motos des journalistes et commentateurs radio ou télévision circulent à la hauteur des voitures des équipes et en file indienne (**ARTICLE 2.2.068**).



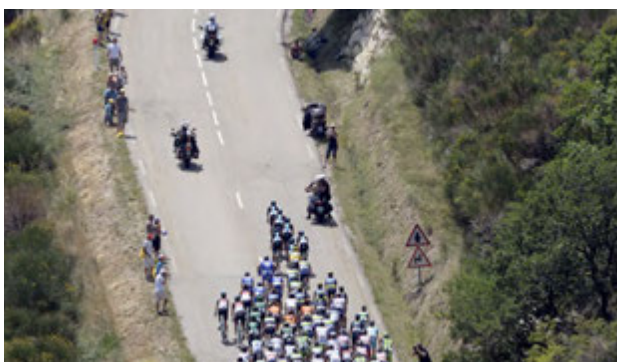
L'interview des coureurs pendant la course est interdite. Celle des directeurs sportifs est autorisée jusqu'à 10 km de l'arrivée à condition qu'elle soit réalisée à partir d'une moto et à condition de ne pas gêner la progression des autres véhicules (**ARTICLE 2.2.069**).

4.3.4.4. Les motos photographes



À l'avant de la course : les pilotes des motos photographes circulent devant le commissaire avant et se laissent glisser à tour de rôle vers la tête de course pour que le photographe prenne sa photo. Une fois la photo prise, la moto reprend immédiatement sa place. Si une moto se laisse surprendre et se retrouve trop près des coureurs, elle doit se laisser dépasser. Aucune moto ne peut rester entre la tête du peloton et la voiture du commissaire avant.

À l'arrière de la course : les pilotes circulent en file indienne à partir de la voiture de direction de course.



En montagne ou en cas de difficultés ponctuelles (mur, secteur pavé) : les pilotes doivent veiller à ne pas gêner les coureurs ou les véhicules officiels. Les photographes opèrent généralement à l'arrêt dans les étapes de montagne.



Fonctionnement avec mise en place du pool : dans certaines organisations, il peut être décidé de temporairement mettre en place un “pool photo”. Il s’agit de désigner un nombre restreint de motos photographes (deux à trois) qui seront admises à proximité des coureurs de tête ou des leaders dans les parties difficiles du parcours.

L’objectif est de diminuer le nombre de motos présentes et de fluidifier le trafic sans gêner l’avancée des coureurs.

Les photographes n’appartenant pas au pool ne peuvent rouler à proximité des coureurs de tête, mais peuvent continuer à opérer à pied et repartir avec les coureurs attardés.

Lors de ce fonctionnement, **les photographes du pool** sont chargés de réaliser les photos pour l’ensemble des médias présents. Cette mutualisation représente une bonne pratique qui doit être mise en place par l’organisation de la course, notamment le chef de presse. N’étant pas règlementé, le choix du pool n’est pas de la responsabilité des commissaires.

Par contre, le **choix des zones** où le pool doit être mis en place est soumis au collège des commissaires par l’organisateur.

4.3.4.5. Green sport

Le nombre de photographes à l’échelon course doit être limité par l’organisateur qui est responsable des accréditations.

Des bus ou des navettes peuvent être organisés pour transporter les photographes aux endroits clés du parcours. Certaines organisations adoptent ce dispositif et mettent en place des bus-navettes pour les photographes, afin de relier les points de passage ou les points les plus spectaculaires du parcours. Cette pratique permet de limiter le nombre de véhicules à l’échelon course et par la même occasion de diminuer les risques d’accident, ainsi que l’impact sur l’environnement.

Ce dispositif, mis en place par l’organisation, doit être une mesure soutenue et encouragée par les commissaires.



CE QU’IL FAUT SAVOIR

- Les organisateurs ont besoin des médias.
- Connaître le “cahier des charges presse” du règlement pour le faire appliquer.
- Avoir un briefing respectueux du travail, mais ferme en application des règles.
- Connaître les règles de positionnement et de priorité d’action des motos et des véhicules.
- Prendre connaissance des dispositions prévues par l’organisateur : déviation, pool, navette, etc.



CE QU’IL FAUT FAIRE

- Assurer une attitude de collaboration avec l’organisation vis-à-vis de la presse.
- Mettre en place un briefing des motards presse avant la course.
- Identifier le nombre, le type, le numéro des motos médias les plus importantes.
- Être vigilant en ce qui concerne les positions des motos.
- Après chaque étape, en cas d’écart entre le positionnement attendu et réalisé des véhicules de presse, communiquer les attitudes à modifier et trouver des consensus.



CE QU’IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser approcher les motos de presse trop près des coureurs.
- Sanctionner sans avertir.
- Décider seul de sanctions concernant les médias.
- Intervenir à la place du régulateur.
- Traiter les médias différemment selon leur carte professionnelle.
- Ne pas faire de remontrances après une course d’une journée sous prétexte que l’épreuve est terminée.

4.3.5. CIRCULATION EN COURSE ET SITUATIONS DE COURSE

Des règles strictes et des pratiques coexistent et, ainsi, régissent les mouvements des véhicules dans la course autour des coureurs (*point 4.3.6.*).

Ce sont les commissaires qui sont chargés de les faire appliquer en **autorisant** ou en **refusant le passage** à ces véhicules en fonction des situations de course.

Pour placer les véhicules, autoriser les déplacements et les manœuvres des véhicules, il faut tenir compte de nombreux éléments en fonction de la situation de course:

- La **topographie** du terrain (la route : plate, sinueuse, étroite, secteur pavé, monts rapprochés, cols de montagne et descentes, etc.).
- Les **conditions météorologiques** qui peuvent influencer les décisions.
- Les **écarts communiqués** entre les groupes ; ceux-ci sont estimés de manière variable en fonction des points ci-dessus. Annoncés en secondes ou en minutes, les écarts communiqués ne caractérisent pas la même distance métrique selon que les coureurs roulent en terrain plat ou dans une ascension assez pentue.

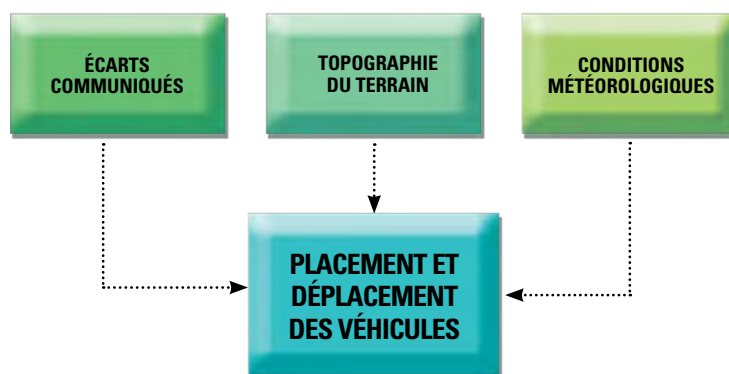


Schéma. Éléments à prendre en compte pour le placement et déplacement des véhicules

L'écart est un élément important dont le commissaire doit tenir compte pour décider de la position des véhicules. Les écarts entre les échelons à l'avant de la course et le peloton principal sont diffusés sur radio-tour par le speaker depuis la voiture du président du collège des commissaires (PCC) grâce au relais avec les motos informations.

Lorsque les écarts dépassent la minute ou pour les besoins de l'arbitrage, les commissaires avant (C2, juge à l'arrivée, moto) et le PCC peuvent, par le système **du repère visuel sur le terrain**, prendre les écarts eux-mêmes en communiquant par radio le moment de leur passage à un endroit caractéristique (aussi connu sous l'expression "donner des tops"). Cette méthode est nécessaire entre le PCC et le C3 pour autoriser ou interdire le passage des véhicules des équipes retenus derrière des groupes de coureurs attardés.

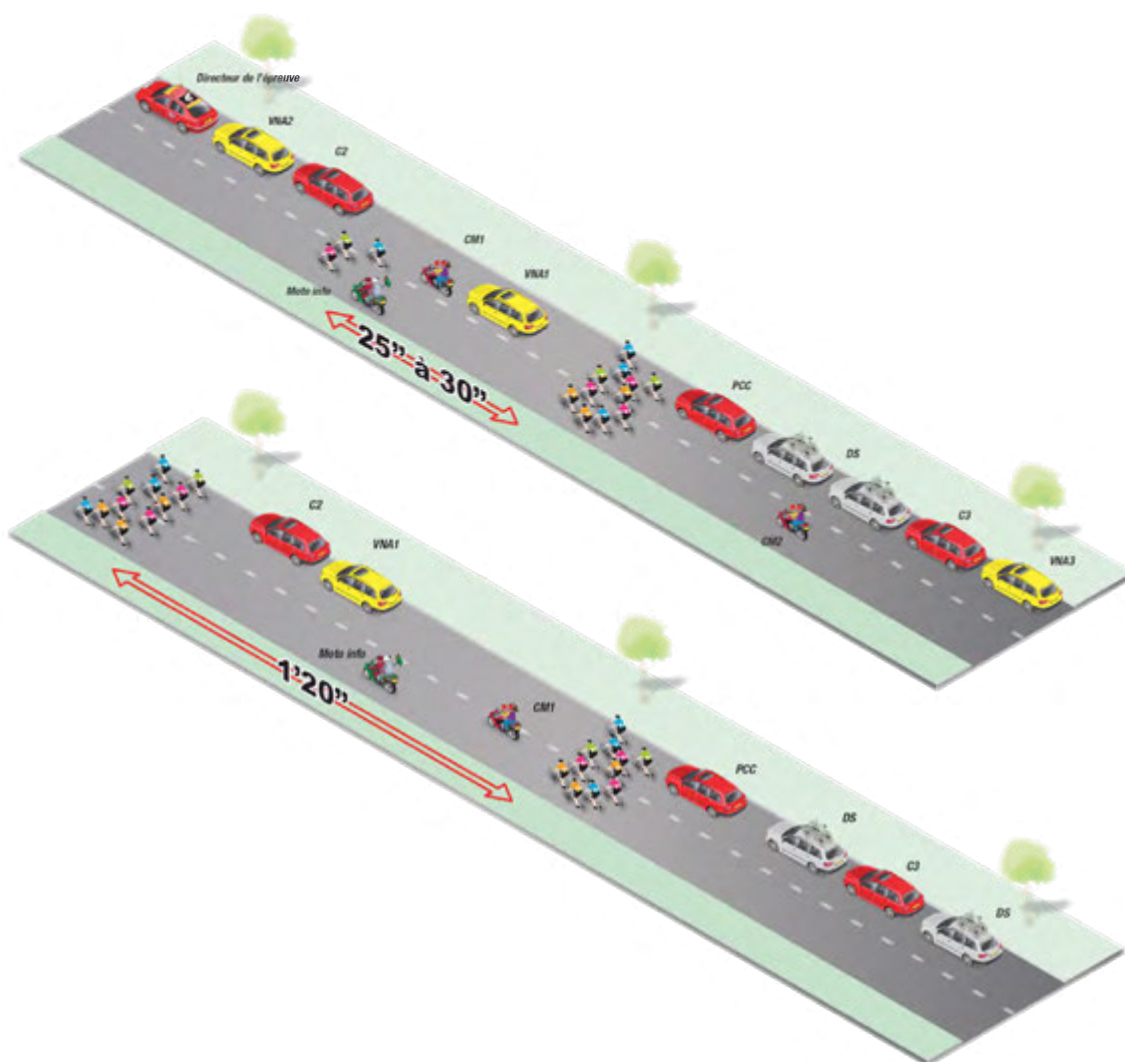
4.3.5.1 Formation d'une échappée



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.074

En cas d'échappée, un véhicule suiveur ne pourra s'intercaler entre le(s) coureur(s) échappé(s) et le groupe poursuivant qu'avec l'autorisation du commissaire, pour autant et si longtemps que l'écart est jugé suffisant par celui-ci (**ARTICLE 2.3.021**).

Une échappée est formée dès que l'écart est supérieur à 25-30 secondes, le véhicule d'assistance neutre (**VNA**) de tête s'arrête et se place derrière les coureurs détachés.



- Le C2 annonce la protection des coureurs de tête par le **VNA** sur radio-tour. Cette information permet de rassurer les **DS** qui se trouvent derrière le peloton.
- Le **commissaire moto 1 (CM1)** se positionne derrière le groupe et contrôle la voiture neutre.
- Une composition de groupe de tête doit être faite et diffusée sur radio-tour.

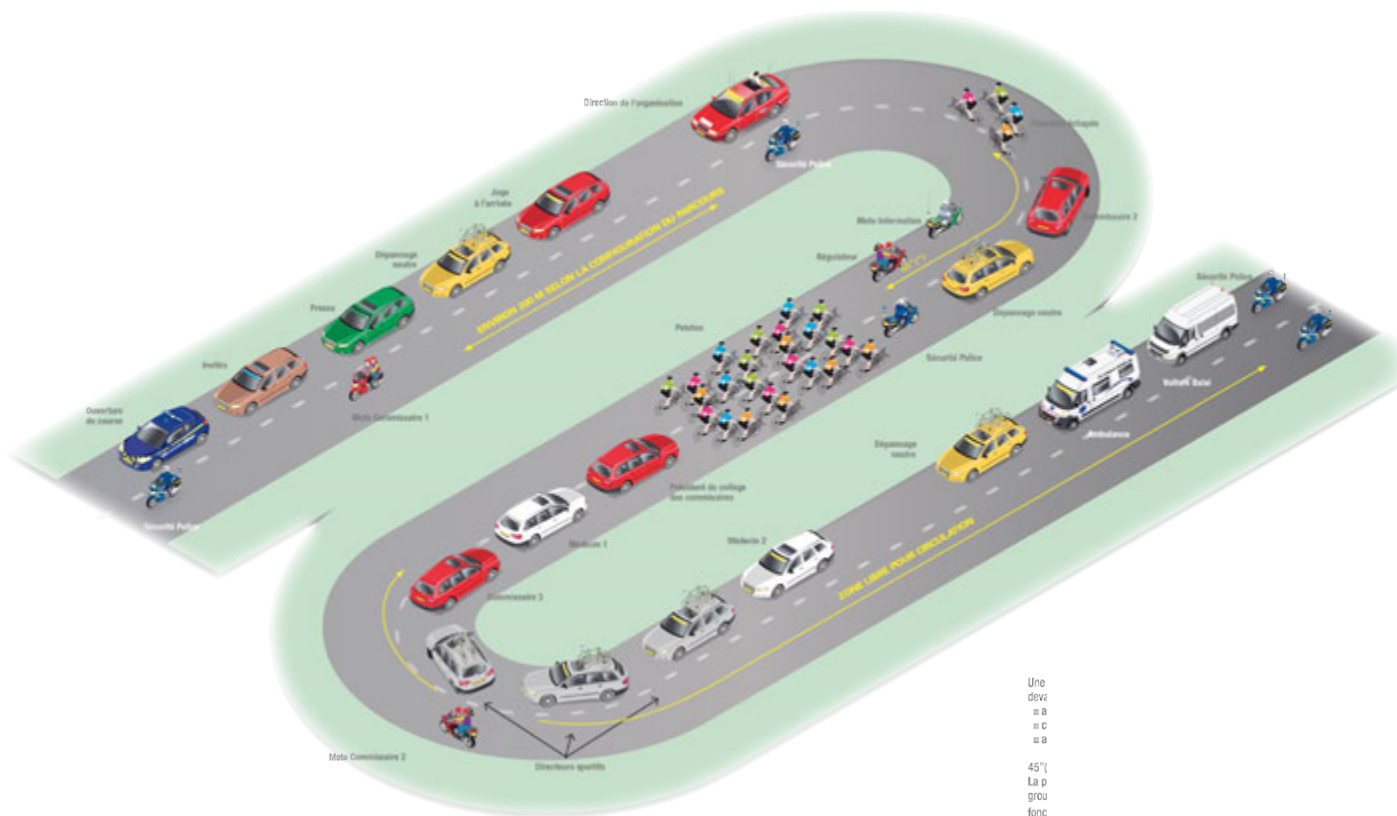
Liste des partants - Dimanche 9 Septembre 2012

	1	2	3	4	5	6	7	8
Bretagne - Schuber	101	102	103	104	105	106	107	108
Katusha Team	109	110	111	112	113	114	115	116
FDJ-BigMat	117	118	119	120	121	122	123	124
Vacansoleil - DCM Pro Cycling Team	125	126	127	128	129	130	131	132
RadioShack-Nissan	133	134	135	136	137	138	139	140
Lotto-Belisol Team	141	142	143	144	145	146	147	148
Team Saxo Bank-Tinkoff Bank	149	150	151	152	153	154	155	156
AG2R La Mondiale	157	158	159	160	161	162	163	164
Accent jobs - Willem's Veranda's	165	166	167	168	169	170	171	172
Colfido le Crédit en Ligne	173	174	175	176	177	178	179	180
Saur-Solexion	181	182	183	184	185	186	187	188
Team Type 1 - Saneff	189	190	191	192	193	194	195	196
Troisport Vlaanderen-Mercator	197	198	199	200	201	202	203	204
Landbouwkrediet - Euphony	205	206	207	208	209	210	211	212
Team Europcar	213	214	215	216	217	218	219	220
Colombie - Colteportes	221	222	223	224	225	226	227	228

- Ils doivent être classés numériquement pour identifier le nombre d'équipes représentées dans ce groupe et les annoncer rapidement (les coureurs de l'échappée sont indiqués en vert dans l'exemple ci-contre).

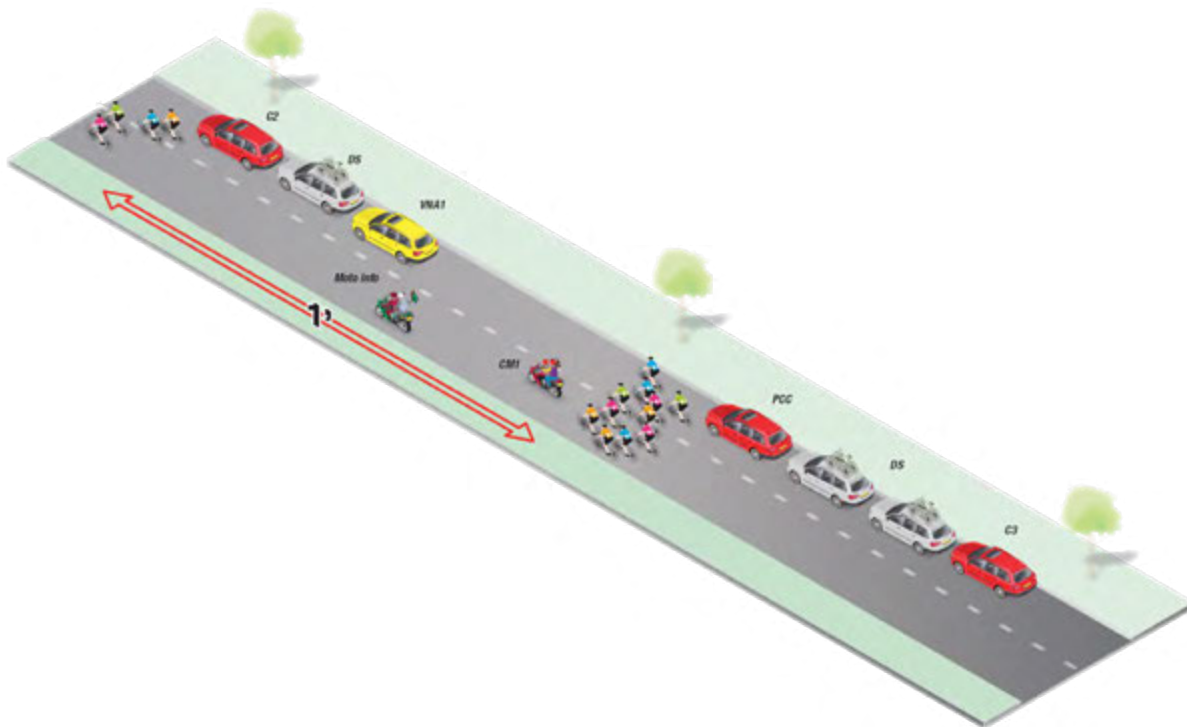
4.3.5.2. Augmentation de l'écart de l'échappée

- L'écart est passé à plus de 40 secondes, le C2 se place derrière l'échappée.

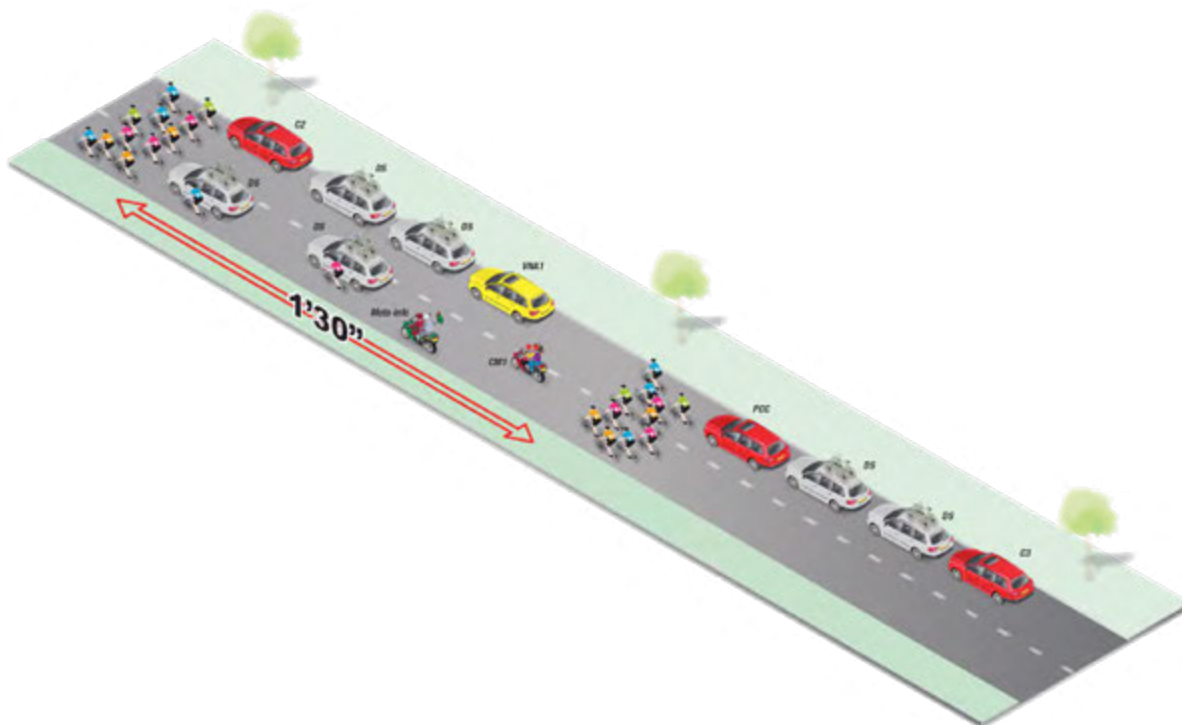


Une
dov
= a
= c
= a
45°
La p
grou
fonc

- Le **CM1** se place devant le peloton pour contrôler celui-ci et gérer les contre-attaques éventuelles.



- Quand l'écart annoncé est supérieur à 1 minute, les **DS** peuvent demander le passage pour se placer en tête de course.



- Toutefois, le **président du collège des commissaires (PCC)** qui fait barrage décidera s'il les autorise à dépasser le peloton ou pas en fonction du nombre de coureurs, des différentes équipes représentées dans le groupe de tête et de la topographie actuelle et à venir.

Ce dépassement par plusieurs véhicules génère un phénomène d'accélération amplifié par :

- l'étirement du peloton qui accélère en tête,
- l'aspiration créée par les voitures qui doublent,
- un effet psychologique sur les coureurs, encouragés par les passagers des véhicules,
- un point de mire intercalé entre l'échappée et le peloton.

- Le dépassement du peloton est non seulement dangereux pour les coureurs, mais peut mener à des infractions pour ravitaillement lors du dépassement de celui-ci (le ravitaillement d'un coureur du peloton ne peut se faire que lorsque le coureur se détache du peloton et se place dans la file des directeurs sportifs).
- Il peut s'avérer avantageux de faire patienter les **DS** afin de ne les autoriser à passer qu'à partir d'un écart de 1 minute 30 secondes approximativement, et ceci en fonction du nombre d'équipes représentées à l'avant.

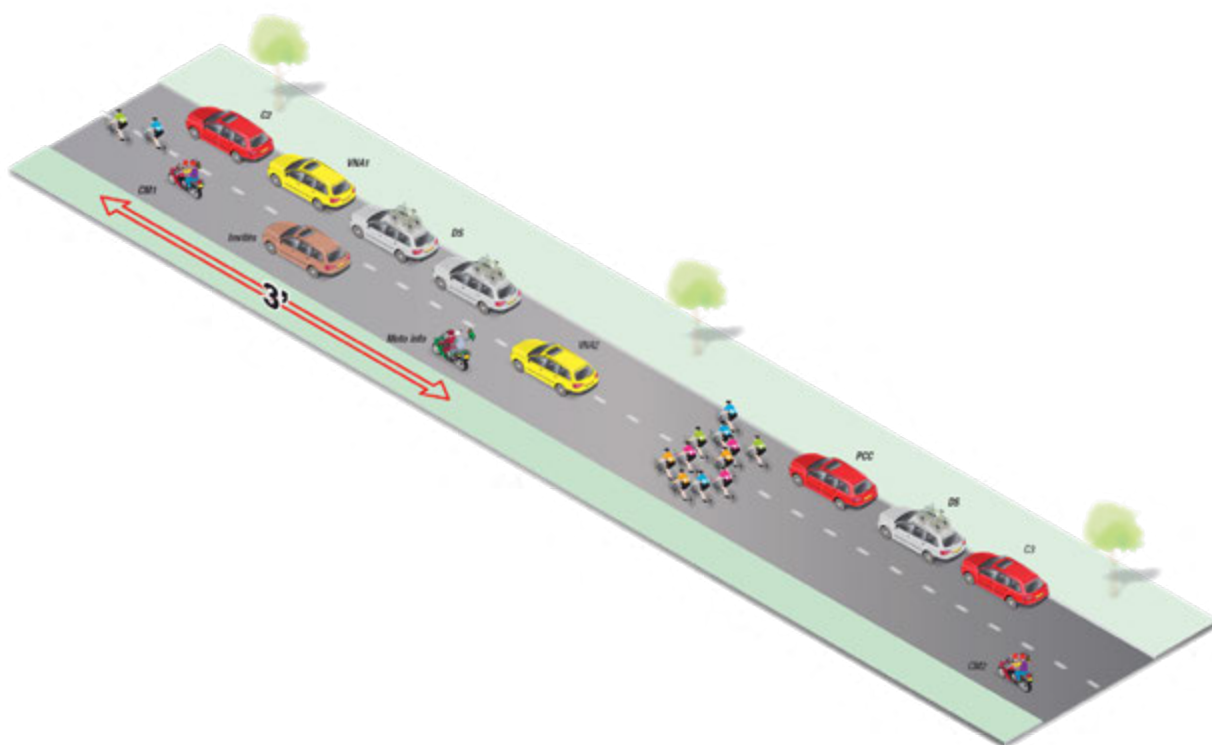
Dans tous les cas, il est important de signaler que les limites de 1 minute - 1 minute et 30 secondes ne figurent pas dans le Règlement UCI. Il s'agit de pratiques qui permettent à chacun de se repérer et leur application donne une marge de sécurité dans la majorité des cas. Tout dépend de l'appréciation du commissaire et de l'évolution possible de la situation.

Les objectifs du commissaire en de telles situations sont les suivants :

ÉVITER	FAVORISER
• De favoriser la poursuite du peloton en réduisant l'écart par aspiration ou point de mire entre les groupes.	• La possibilité d'assister les coureurs de l'échappée (dépannage, information, ravitaillement). L'équité de l'assistance entre tous les coureurs.
• De gêner les coureurs au cours d'un dépassement trop long.	• La vision entre les différents groupes, pour que les coureurs apprécient eux-mêmes les écarts et parviennent à déterminer comment s'organise la collaboration à l'intérieur de chaque groupe.
• De bloquer un trop grand nombre de véhicules derrière un groupe si l'écart diminue rapidement (route étroite, présence dense de public et donc impossibilité de se garer).	

4.3.5.3. Maintien de l'échappée et augmentation de l'écart

- Le **C2** ou le **PCC**, ou **les deux**, peuvent décider de laisser venir d'autres véhicules (presse, invités éventuels) derrière l'échappée, en accord avec la direction de l'organisation.
- Le **C2** positionne la **VNA2** devant le peloton pour la protection et le dépannage en cas de contre-attaque éventuelle.
- Un commissaire doit toujours être présent avec le groupe de tête dès que plusieurs coureurs sont accompagnés par leur **DS**. S'il n'y a pas de véhicule d'équipe derrière un groupe, le **C2** peut décider de laisser le contrôle du groupe de tête sous la surveillance du **CM** ou du **juge à l'arrivée (JA)**, quand cela est possible. Le **C2** se placera alors devant le peloton pour aller prendre en charge une éventuelle contre-attaque qui se formerait.

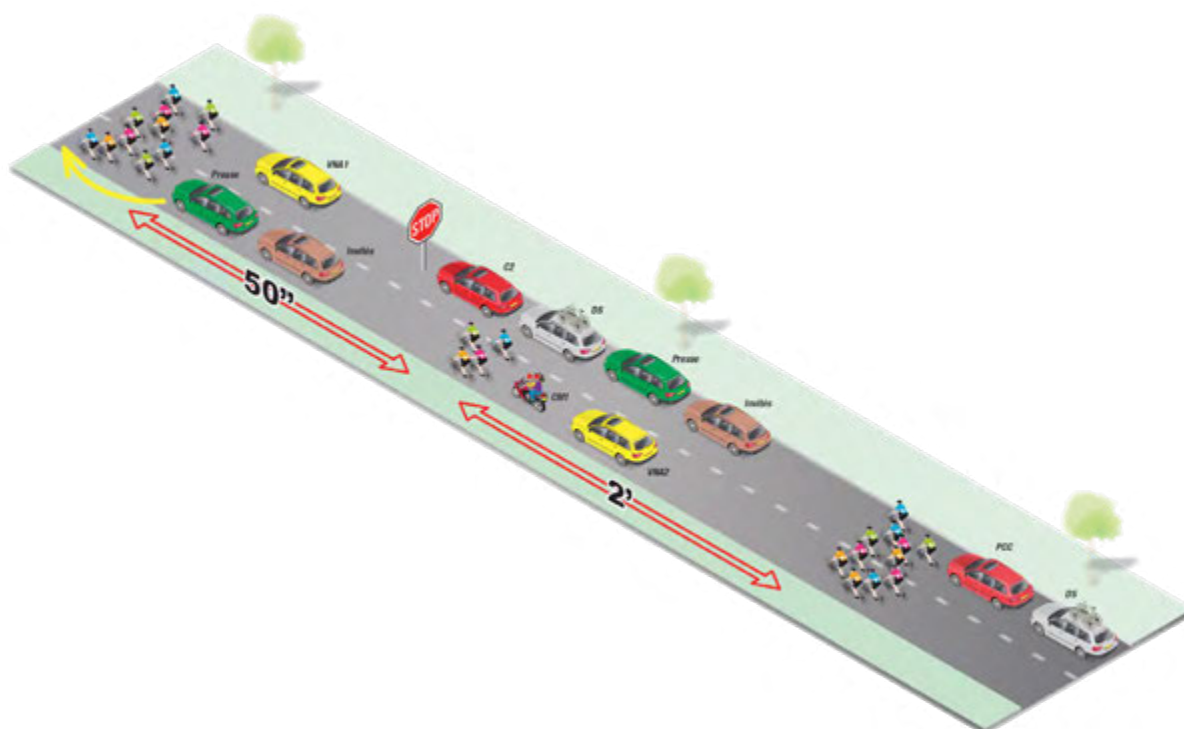


4.3.5.4. Développement d'une contre-attaque

- Dès que les écarts sont suffisants, le **VNA2** est positionné par le commissaire derrière le groupe de contre-attaque, puis le **C2** ou le **CM** s'intercale pour opérer le contrôle de ce groupe. À partir de cette situation, ce sont les écarts et le nombre de véhicules intercalés entre les groupes qui guideront les commissaires dans leurs actions.
Voici un exemple d'évolution d'une situation de course (cas 1, puis 2 puis 3) :

1. Un groupe d'échappés contenant un nombre important de coureurs suscite plusieurs voitures intercalées

Si l'écart diminue en dessous de **deux minutes**, les véhicules de presse et des invités repassent à l'avant sur instruction du régulateur. Lorsque l'écart entre deux groupes est inférieur à **une minute**, les **DS** s'arrêtent sur instruction des commissaires pour se replacer derrière la contre-attaque ou reprennent leurs places dans la colonne des véhicules à l'arrière du peloton.



2. Un petit groupe d'échappés avec seulement un véhicule neutre

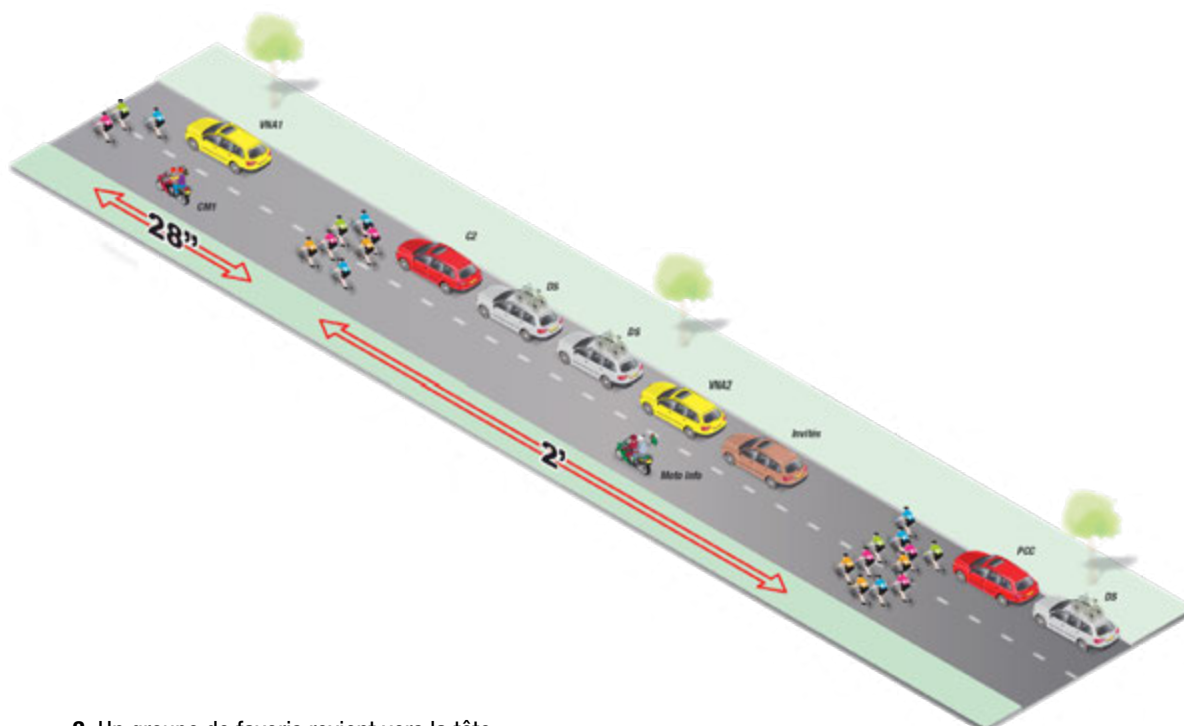
Quand l'écart est passé en dessous de 30 secondes, le **VNA1** repasse à l'avant ou prend la place du **VNA2**, sur instruction du **CM** présent.

Ce dernier se laisse glisser devant le peloton, si l'écart le permet.

Cette situation va évoluer jusqu'à la jonction entre les deux groupes, si elle s'opère.

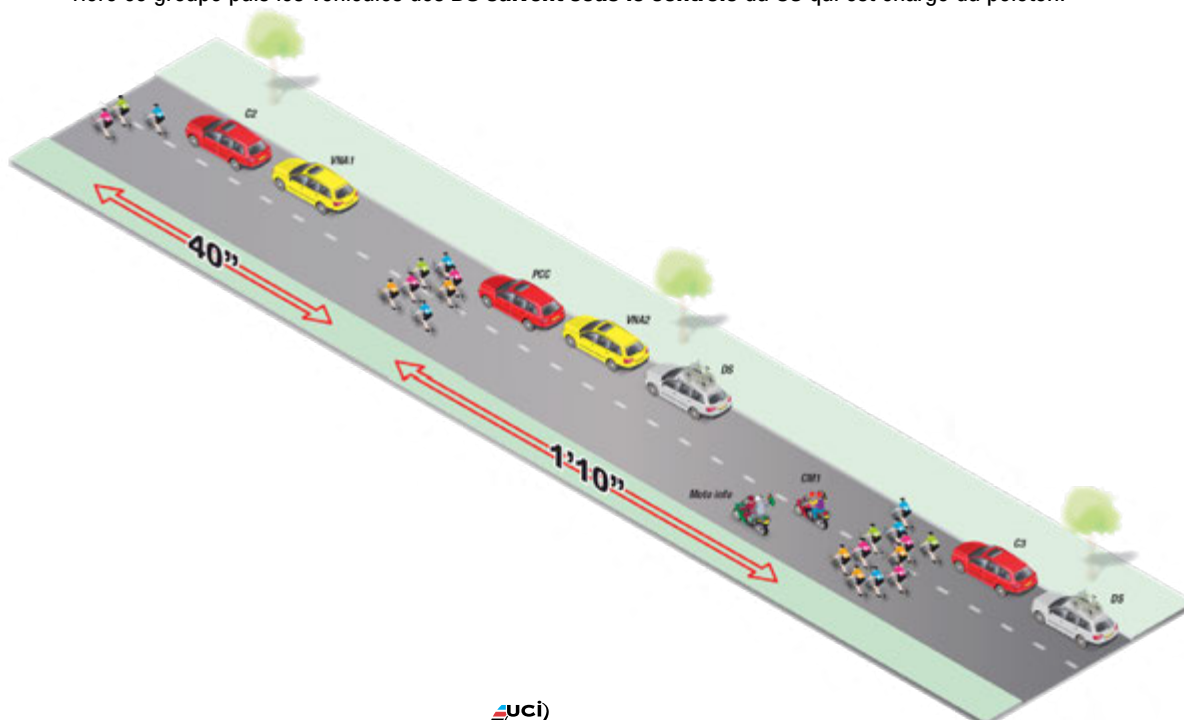
RAPPEL IMPORTANT

Le positionnement des VNA est dirigé par le collège des commissaires. À aucun moment, ils ne doivent opérer des actions de leur propre initiative. Le principe de fonctionnement de ces véhicules d'assistance est la parfaite neutralité au regard des coureurs et des équipes. Ce point est à observer avec vigilance et il est utile de le rappeler lors du briefing d'avant course.



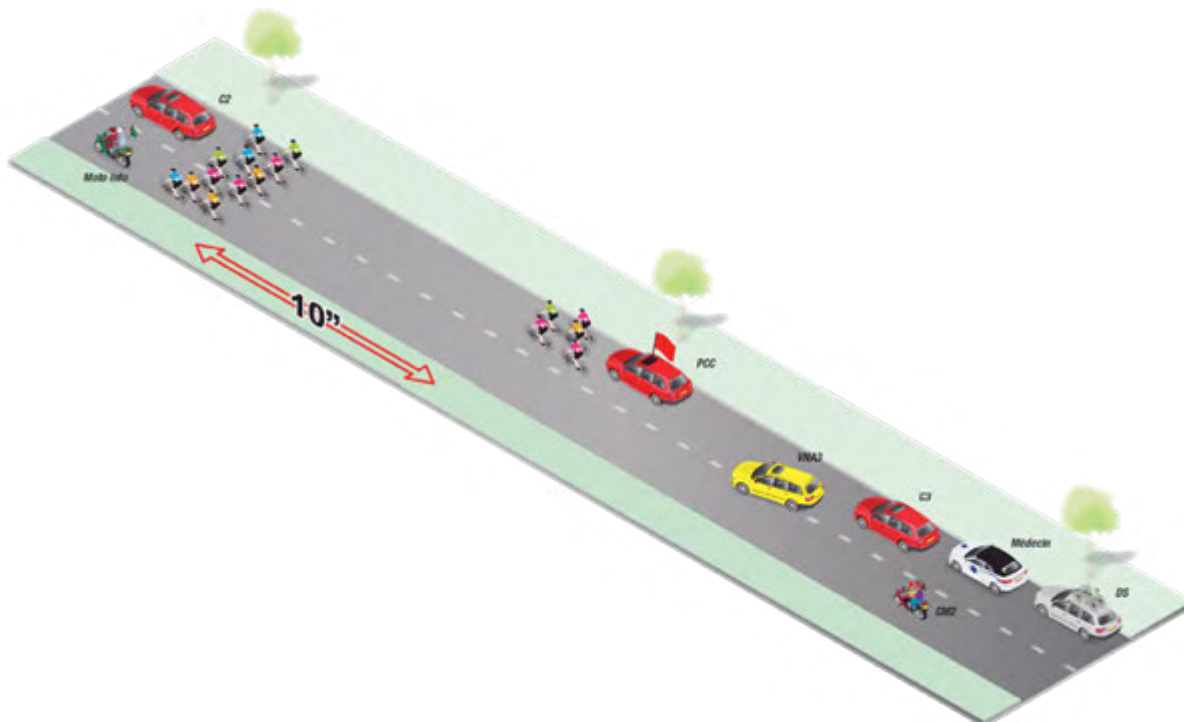
3. Un groupe de favoris revient vers la tête

Dès que l'écart est suffisant entre l'avant du peloton et la contre-attaque, le **PCC** s'intercale avec la **VNA2** derrière ce groupe puis les véhicules des **DS** suivent sous le contrôle du **C3** qui est chargé du peloton.

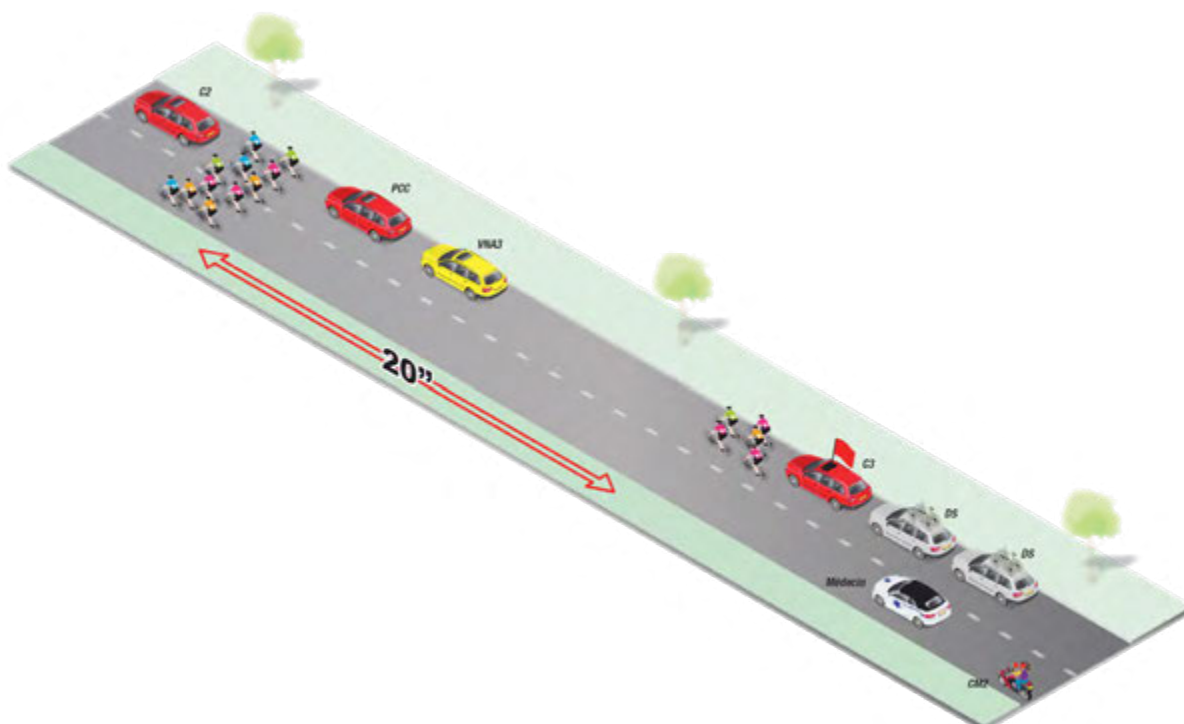


4.3.5.5. Coureurs en difficulté à l'arrière du peloton

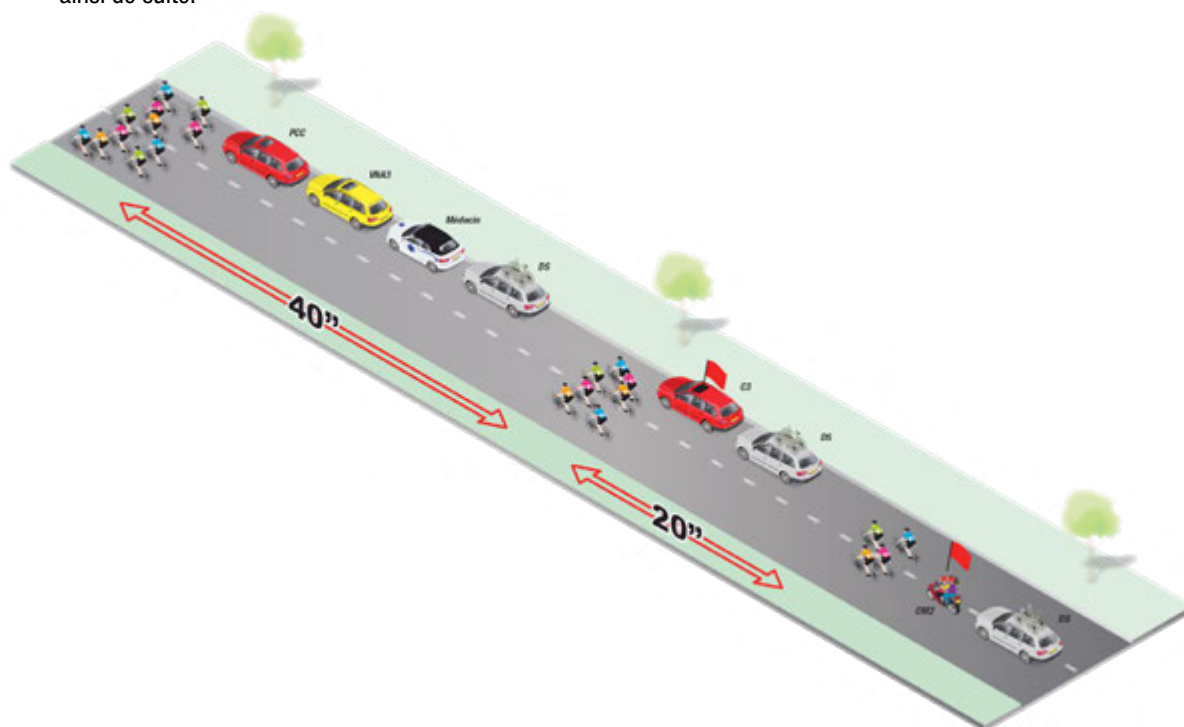
- Selon la difficulté du parcours, la distance, les conditions météorologiques (vent, pluie, etc.) et/ou un rythme soutenu, des cassures peuvent se produire parfois en tête, ou au milieu du peloton, mais le plus souvent à l'arrière, avec des coureurs lâchés du groupe principal.
- Le **PCC** doit alors anticiper les actions qui vont se produire.
- Il doit faire venir derrière lui le **VNA3**.
- Le **C3** et le **PCC** travaillent "à vue" à partir du toit ouvrant de leurs véhicules et resteront constamment en liaison radio dès que ces cassures se produisent.
- Le **PCC** va effectuer un "**barrage**" sur le groupe de lâchés.



- Dès que l'écart est visuellement suffisant (80 à 100 m), le **PCC** se positionne derrière le groupe précédent avec le **VNA3**.

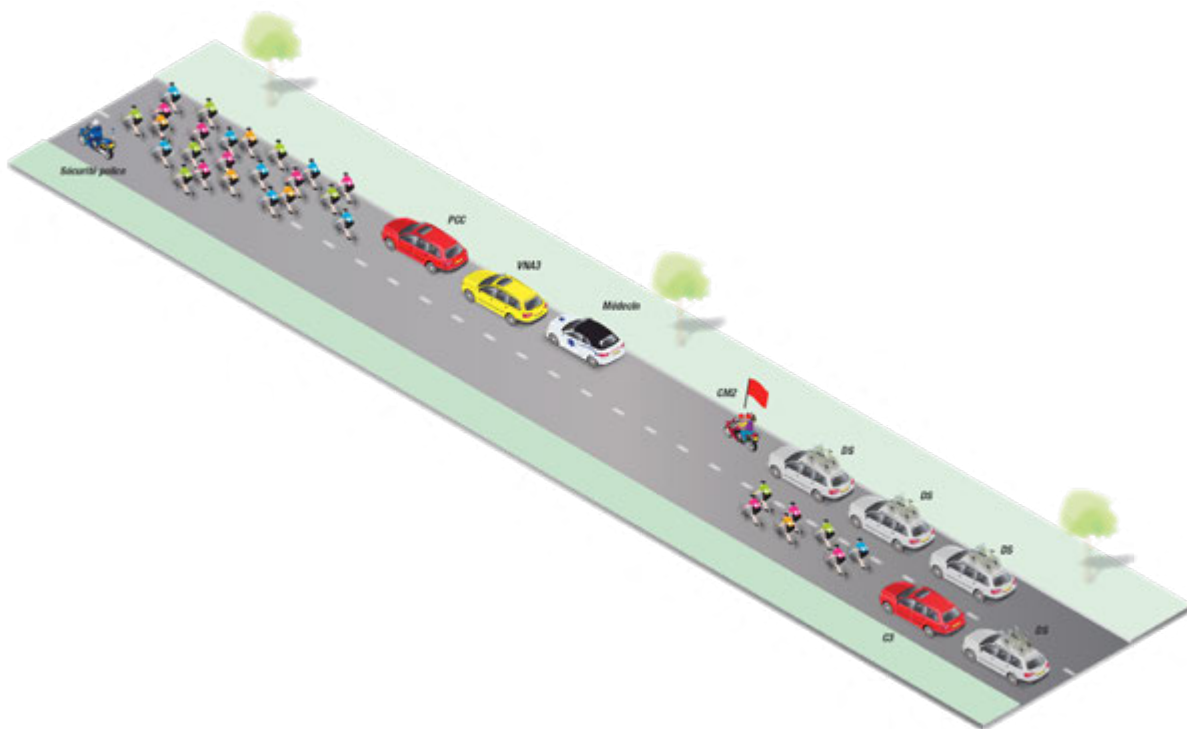


- Le **C3** prend la place du PCC et maintient le barrage qui a été commencé par celui-ci.
- Il fait passer le médecin (qui n'est pas prioritaire).
- Puis, il autorisera le passage à un nombre limité de voitures de **DS** (en fonction de l'écart disponible et de la topographie du terrain).
- Leur nombre augmente au fur et à mesure que l'écart s'accroît.
- Ensuite, le **C3** confie ce groupe de lâchés au **CM** arrière, pour remonter rapidement rejoindre le **PCC** et le **VNA3** ; et ainsi de suite.



Suivant l'évolution de la vitesse des groupes à l'avant, ou de la topographie (descente après une ascension), les coureurs distancés peuvent voir leur retard diminuer. En cas de retour des coureurs lâchés, il faut :

- Vérifier les retours éventuels avec le C3 et/ou CM2.
- Arrêter la file des véhicules de DS pour laisser passer les coureurs.
- **Il est du devoir du CM de prévenir et d'anticiper** le retour éventuel d'un groupe de coureurs, dès qu'ils sont à 200 mètres de l'arrière de la file des véhicules. En fonction de la vitesse du peloton, le **CM** remontera et arrêtera cette file de voitures pour recréer les écarts, ou, suivant le cas, informe le **C3** par radio du retour des coureurs afin qu'il puisse effectuer un barrage en arrêtant la file des voitures techniques.



À NOTER

Parfois les situations sont difficiles, voire tendues, ce qui est souvent le cas lorsque plusieurs groupes se forment. Il ne faut pas oublier que le nombre de commissaires est limité. Des choix doivent être faits en fonction des écarts, de la composition des groupes et du nombre de voitures présentes.

L'allure des coureurs distancés permet d'apprécier s'il faut continuer le contrôle et le maintien des barrages, et d'évaluer la probabilité d'une reprise d'allure qui leur permettrait de réintégrer le groupe.

4.3.5.6. Incidents de courses

Les incidents de course peuvent survenir à tout moment et varient selon le type, la nature ou la sévérité de l'incident. Dans tous les cas, le commissaire doit intervenir pour assurer la sécurité des coureurs et l'équité sportive de l'épreuve. Dans ces cas, le processus de décision est d'une importance primordiale.

NATURE DES INCIDENTS ET PROCESSUS DE DÉCISION

Tableau. Exemples d'incidents de course



Exemples d'incidents de course

- **Conditions météorologiques** : neige ou pluie intense, froid ou chaleur intense, absence de visibilité trop importante, tornade, typhon, vent fort.
- **Chaussée durablement impraticable** : inondation, verglas, chaussée endommagée, fuite d'hydrocarbure.
- **Course bloquée** : manifestation, accident de circulation, incendie.
- **Longue période d'attente avant l'arrivée de l'assistance médicale** : en cas de mobilisation du service médical sur un ou des cas graves ou trop nombreux.
- **Indisponibilité de la majorité des coureurs** : chute massive, erreurs de parcours, crevaisons simultanées d'un grand nombre de coureurs, etc.
- **Passage à niveau fermé.**



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.029

En cas d'accident ou d'incident risquant de fausser le déroulement régulier de la course, le directeur de l'organisation, après accord du collège des commissaires, peut décider soit :

- de modifier le parcours,
- de déterminer une neutralisation temporaire de la course ou de l'étape,
- de considérer une étape comme non disputée,
- d'annuler une partie de l'étape ainsi que tous les résultats des classements intermédiaires éventuels et de donner un nouveau départ à proximité du lieu de l'incident,
- de conserver les résultats acquis ou
- de redonner un nouveau départ en tenant compte des écarts enregistrés au moment de l'incident.

Des règles plus détaillées n'existent pas. Ainsi des décisions ne peuvent être prises que :

- si la sécurité des coureurs ou des suiveurs est en question,
- si le déroulement ou le résultat de la course sont modifiés par la situation subie.

Le moment de l'incident peut influencer la décision. En effet, en cas d'incident dans les derniers kilomètres d'une épreuve, une neutralisation de l'épreuve n'apporte rien au déroulement sportif de la course : il y a peu d'opportunités de "rattrapage".



Exemple : une chute massive affectant la plupart des coureurs

Si la chute se déroule en début d'épreuve, une neutralisation est souhaitable afin de permettre à tous les concurrents de se faire soigner, de remettre leur matériel en ordre de marche et repartir avec un échelon course normal. La même situation dans la dernière heure de course ne pourra pas être compensée par un arrêt de course et un nouveau départ. Les soins et réparations auront lieu, mais une neutralisation ne peut pas être organisée.

DÉMARCHES À SUIVRE À L'IDENTIFICATION D'UN INCIDENT

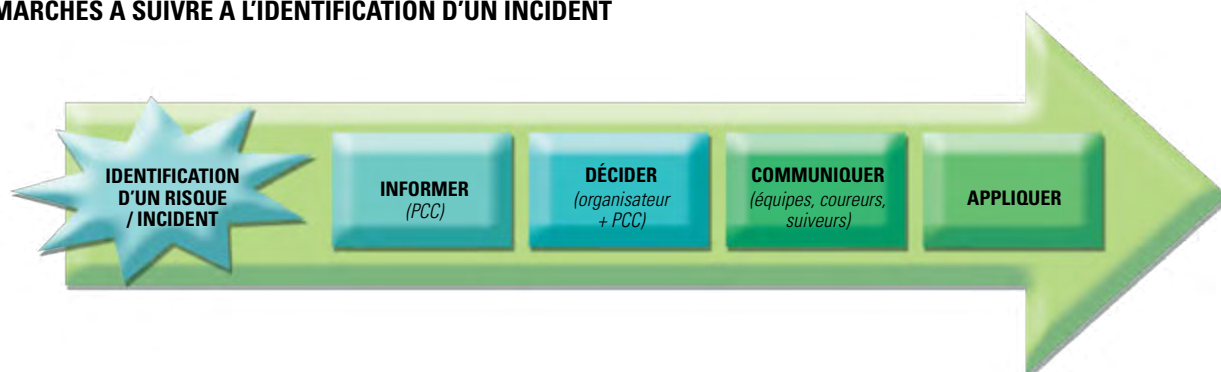


Schéma. Actions à mener suite à l'identification d'un risque / incident

De manière pratique, dès qu'il a identifié un risque ou constaté un incident, l'organisateur informe le président du collège des commissaires (PCC). Ensemble, ils devront décider :

À QUEL MOMENT FAIRE APPLIQUER LA DÉCISION	DES DISPOSITIONS À APPLIQUER POUR LA SUITE
• Relever à ce moment précis : - les compositions de groupe, - et les écarts. Le PCC devra mobiliser son équipe pour cela.	• Évacuation des coureurs, • Neutralisation, • Modifications de la course. Le PCC devra rapidement faire mettre en œuvre le contrôle sportif lié à ces décisions.

En dernier lieu, il convient d'appliquer les décisions, dans le calme et avec réactivité, dans l'intérêt combiné des coureurs et de la course, et avec l'aide de toutes les forces disponibles : collège des commissaires, escorte, organisation.

Dans tous les cas, le commissaire-chronométrateur corrige le temps final de course de la neutralisation.

CAS PARTICULIER : PASSAGES À NIVEAU - TRAIN

Ce cas particulier, c.-à-d. les groupes ou coureurs bloqués par un passage à niveau fermé, n'est pas géré de la même manière que les incidents de course et, en conformité avec le règlement, laisse moins de marge de manœuvre dans les décisions.



La table horaire du guide technique doit faire mention des passages à niveau. L'organisateur doit réunir les informations suivantes et les fournir au collège des commissaires pour évaluer et anticiper les risques :

- horaires de passage des trains,
- nature des transports ferroviaires : p. ex., les trains de transport industriels sont rares et leur réseau peu utilisé,
- support de la police ou autre pour protéger les coureurs, les suiveurs et le public,
- pratiques régionales : p. ex., dans certains pays, les trains de réseaux ferrés peu utilisés s'arrêtent devant les courses cyclistes.

Si un passage à niveau présente un risque important d'incident de course, le PCC le signale lors de la réunion des DS. Il ne rappelle pas la réglementation, mais évoque son existence et rappelle l'interdiction de franchir un passage à niveau fermé.

En course, le C2 ou le CM doit anticiper les traversées de passage à niveau et se porte à l'avant de la course pour prendre les dispositions nécessaires.

Dans le cas où un ou plusieurs groupes de coureurs sont bloqués par un passage à niveau, les règles suivantes sont appliquées :



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.3.035

Passages à niveau

La traversée des passages à niveau fermés est strictement interdite. Outre la pénalité légale, les coureurs qui ne se conforment pas à cette prescription seront mis hors compétition par les commissaires (**ARTICLE 2.3.034**).

1. Un ou des coureurs échappés sont arrêtés au passage à niveau, mais le passage à niveau s'ouvre avant l'arrivée du ou des poursuivants. Il n'est pris aucune action et la fermeture dudit passage à niveau est considérée comme un incident de course.
2. Un ou des coureurs échappés avec plus de 30 secondes d'avance sont arrêtés au passage à niveau et le ou les poursuivants rejoignent le ou les coureurs échappés au passage à niveau fermé. Dans ce cas, la course est neutralisée et un nouveau départ est donné avec les mêmes écarts, après avoir fait passer les véhicules officiels précédant la course. Si l'avance est de moins de 30 secondes, la fermeture du passage à niveau est considérée comme un incident de course.
3. Si un ou des coureurs de tête passent le passage à niveau avant sa fermeture et que le ou les poursuivants sont bloqués au passage à niveau, il n'est pris aucune action et la fermeture du passage à niveau est considérée comme incident de course.

Toute situation d'exception (passage à niveau fermé trop longtemps, etc.) sera tranchée par les commissaires.

Les règles citées ci-dessus s'appliquent à d'autres situations similaires (ponts mobiles, obstacle sur la chaussée, etc.).



En cas de blocage par un passage à niveau, la coopération entre l'organisation et le collège des commissaires est à nouveau mise en œuvre :

- Le collège des commissaires applique la réglementation aux coureurs en leur donnant un nouveau départ. Si des coureurs doivent être mis en attente alors que le chronomètre continue à défiler, cette attente doit être organisée au-delà du passage à niveau pour éviter qu'ils ne soient bloqués une deuxième fois.
- Le régulateur et la direction de l'épreuve s'assurent que les véhicules de l'organisation repassent vers l'avant de la course en premier et mettent immédiatement en place le sas de distance vis-à-vis des coureurs. Les photographes en particulier ne doivent pas gêner le nouveau départ des coureurs.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Les informations émises par le commissaire gérant l'arrêt de course doivent être extrêmement claires et maîtrisées : quels groupes, quels coureurs, quels écarts, quels nouveaux départs, etc.
- La rapidité de mise en œuvre du règlement permet de mieux gérer cet incident de course et de le rendre "transparent" vis-à-vis du déroulement de la course.
- Bien qu'ils connaissent les règles des passages à niveau, les coureurs et les équipes sont souvent dans l'incompréhension au moment de les appliquer. En grande partie, ceci est dû au fait qu'ils n'ont pas une vue globale de l'échelon course, mais aussi parce qu'au moment de l'incident, la surprise ou la déception de voir un effort interrompu par un événement extérieur laisse toujours un sentiment de frustration. Dans ces conditions, les commissaires ne doivent que très peu discuter, ne pas négocier, ni même entrer dans l'explication du règlement. Ceci peut être fait après l'épreuve.

À NOTER

Le règlement UCI interdit la présence de passages à niveau dans un parcours de contre-la-montre. Il ne faut pas déroger à cette règle.

ERREURS DE PARCOURS

Une liste non exhaustive de cas et les réactions possibles des commissaires sont présentées ci-dessous. Au-delà de ces cas, les deux principes qui prévalent sont :



Schéma. Principes prévalents

Tableau. Exemples d'erreurs de parcours et réactions possibles des commissaires

CAS 1	L'ENSEMBLE DE LA COURSE QUITTE L'ITINÉRAIRE OFFICIEL : • Il faut vérifier si l'on peut continuer dans des conditions de sécurité suffisantes et rejoindre, en très peu de kilomètres, l'itinéraire officiel. Il n'y a pas d'action des commissaires, la course continue avec les écarts. • Si ceci n'est pas possible, stopper la course, faire demi-tour et redonner un départ avec les écarts au retour sur l'itinéraire officiel.
CAS 2	SEULE UNE PARTIE DE LA COURSE EST DÉVIÉE : les coureurs concernés doivent faire demi-tour et revenir sur l'itinéraire officiel. • Quel que soit le désavantage occasionné, aucune décision ne peut être prise par les commissaires. Aucun coureur ne pourra arguer du caractère involontaire de la déviation, ou de la responsabilité d'un tiers (signaleurs, escorte, organisation, etc.).
CAS 3	SEULE UNE PARTIE DE LA COURSE EST DÉVIÉE : volontairement, par mégarde ou manque d'information, les coureurs concernés rejoignent l'itinéraire officiel avec un avantage. • Les commissaires pourront tenter de replacer le ou les groupes avec l'avantage qu'ils possédaient. Il s'agira alors d'arrêter momentanément le groupe.
CAS 4	DÉVIATION VOLONTAIRE OU INVOLONTAIRE DONNANT UN AVANTAGE AU COUREUR (autre qu'une distance plus courte : par exemple, une côte, un col, un secteur pavé n'ayant pas été franchi). • Les commissaires pourront prononcer la mise hors course du ou des coureurs.
CAS 5	SITUATION PLUS COMPLEXE : compositions et écarts inconnus, déviation longue ou trop proche de l'arrivée pour ne pas influencer le résultat. • Les commissaires ne pourront prendre aucune décision juste, ils devront laisser repartir la course, sans aucune tentative ou possibilité de rétablir la situation de course telle qu'elle aurait dû être sans la déviation.

Une nouvelle fois, la coopération entre la direction de l'organisation et le collège des commissaires est essentielle :

- l'organisation est la seule à savoir si la course peut continuer via une déviation ou s'il faut faire demi-tour.
- en fonction de ces informations, le collège des commissaires prend des décisions sur les écarts, les mises hors course, les neutralisations, et tout ce qui concerne les coureurs.
- l'organisation doit remettre l'échelon course dans des conditions normales de circulation, notamment l'échelon avant et la fin de course, p. ex. :
 - s'assurer que la sécurité (motos, police, véhicules ouvriers, etc.) roule devant les coureurs,
 - qu'il n'y a pas de véhicule censé rouler à l'avant bloqué à l'arrière (presse, invités, etc.),
 - qu'il n'y a pas de coureurs derrière les véhicules de fin de course.

4.3.5.7. Incidents mécaniques des coureurs



Les crevaisons, les incidents mécaniques et les chutes de coureurs sont des faits de course courants.

Ces aléas subis par les coureurs font l'objet d'assistance mécanique et/ou médicale, mais ne donnent pas pour autant le droit aux directeurs sportifs d'organiser le retour du ou des coureurs accidentés de façon irrégulière.

L'**incident mécanique**, qui peut toucher n'importe quel coureur, fait partie intégrante de la course cycliste. L'équité et la sécurité sont à la base de la vigilance des commissaires.



RÈGLEMENT UCI

- Les coureurs pourront être dépannés uniquement par le personnel technique à partir des véhicules de l'équipe, de l'assistance neutre ou du balai.

Pour tout changement de vélo en course, **le vélo laissé par le coureur doit dans tous les cas être récupéré** soit par les véhicules de l'échelon course, de l'équipe, de l'assistance neutre ou par le véhicule balai.

Les dépannages sur le parcours à **poste fixe** ne peuvent être effectués que pour le **changement de roues**.

Sur les courses en circuit, tout changement et dépannage (y compris le changement de vélo en course) peut être effectué dans les zones autorisées (**ARTICLE 2.3.029**).

- Quelle que soit la position d'un coureur dans la course, son dépannage et tout ajustement mécanique (par exemple, de freins) ne seront autorisés qu'à l'arrière de son peloton et à l'arrêt. Le graissage de chaînes à partir d'un véhicule en marche est interdit.

L'application de cette disposition en cas de chute est laissée à la libre appréciation du commissaire (**ARTICLE 2.3.030**).

- Il est interdit de préparer ou tenir prêt, hors gabarit du véhicule suiveur tout matériel destiné aux coureurs. Toutes les personnes devront se tenir à l'intérieur des véhicules (**ARTICLE 2.3.031**).
- Si le dépannage par moto est autorisé, la moto pourra exclusivement emporter des roues (**ARTICLE 2.3.032**).

La base d'un dépannage efficace et sans irrégularité dépend d'un certain nombre de circonstances. Toutes ces circonstances ne sont pas toujours réunies, mais si les conditions suivantes sont remplies, l'effet sera favorable. Chaque partie prenante y sera vigilante :

Tableau. Les conditions à remplir pour un dépannage efficace

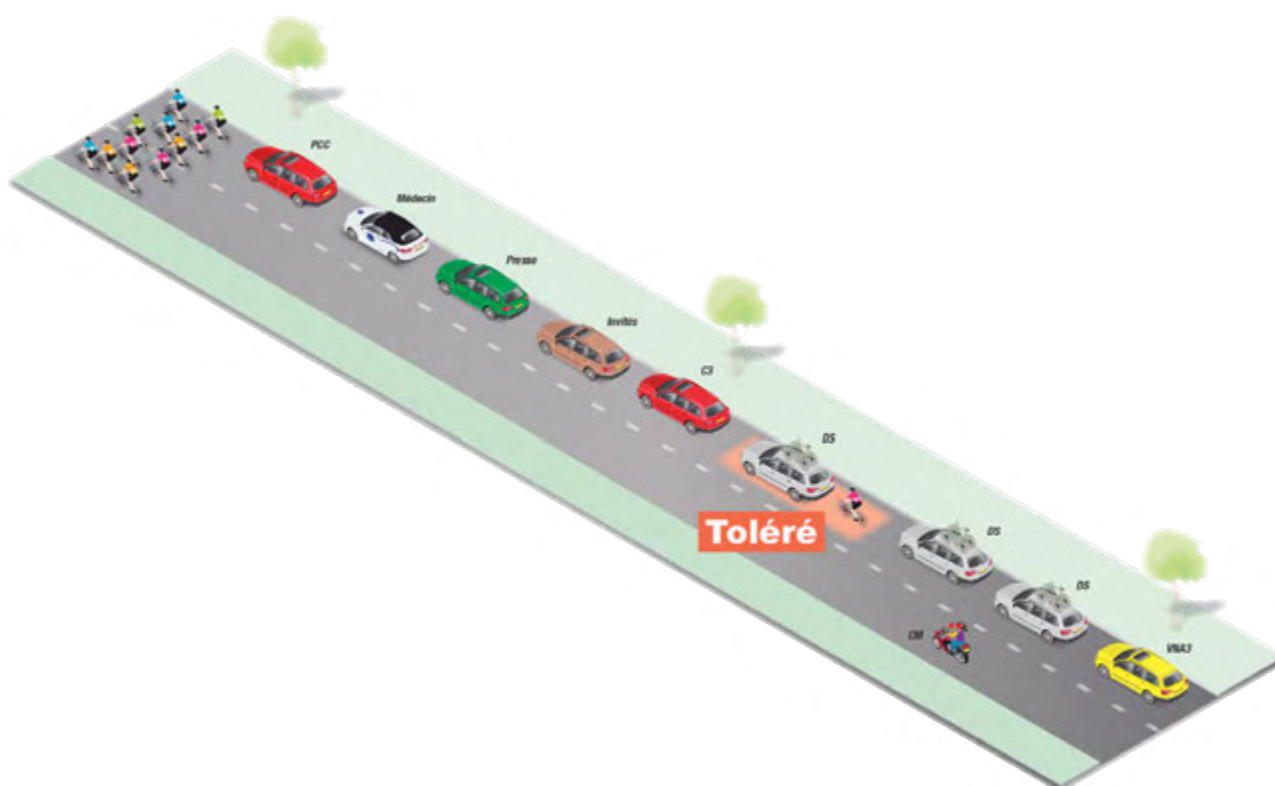
DU POINT DE VUE DE L'ORGANISATEUR ET DES COMMISSAIRES	DU POINT DE VUE DES ÉQUIPES ET DU COUREUR
• S'assurer que radio-tour avertisse suffisamment rapidement et efficacement l'assistance mécanique, celle de l'équipe ou le service neutre. • S'assurer qu'aucun véhicule ou aucune situation n'empêche le véhicule de dépannage d'atteindre le coureur ou de s'arrêter pour le dépannage.	• S'assurer que le matériel est prêt à l'emploi. • Rester concentré et à l'écoute de radio-tour. • Dépanner le plus rapidement possible pour limiter le retard du coureur.

En cas de dépannage mécanique, un certain nombre de mauvaises pratiques sont tentées par les équipes. Le commissaire doit faire savoir qu'il désapprouve ces actes et que des sanctions seront appliquées si ceux-ci persistent :

- Faux dépannage ou réglage en roulant, dans les côtes ou en cas de vent contraire, avec le coureur finalement accroché ou poussé au véhicule. Ce cas est assimilé à une rétropoussette.
- Dépannage lent, de sorte à être hors de la vue des commissaires.
- Il est admis qu'un coureur, revenant après un incident mécanique, puisse bénéficier du sillage des véhicules de la file qui suit son groupe, mais pas de celui d'un véhicule en dehors de cette file.

RETOUR DES COUREURS

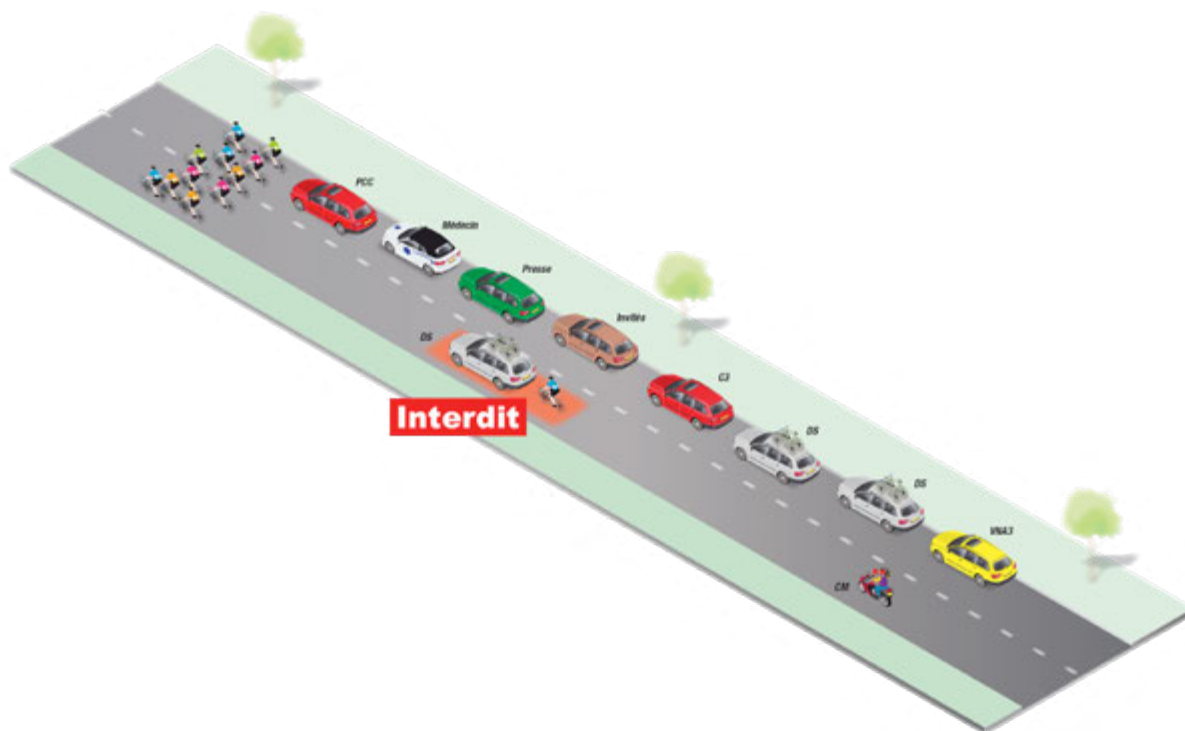
Le **retour des coureurs** au peloton profitant du sillage des véhicules qui constituent la file des voitures derrière un groupe est toléré. Ici, le coureur double les véhicules, et de manière temporaire, récupère parfois en restant "abrité" derrière un véhicule.



Dans cet exemple, le retour du coureur accidenté est sous la visu du commissaire moto (CM).

Les équipes et coureurs attendent des commissaires qu'ils vérifient que chaque coureur puisse bénéficier de cette tolérance. Dans le schéma ci-dessus, si un des véhicules laisse un espace trop important qui ne permet pas au coureur de bénéficier de la file des véhicules (par mégarde, mécompréhension ou pour défavoriser un coureur), alors le commissaire doit intervenir auprès de ce ou ces véhicules.

Il n'est pas accepté qu'un véhicule remonte la file des véhicules en tenant le coureur accidenté dans son sillage.



RETOUR D'UN COUREUR ACCIDENTÉ ALORS QUE DES GROUPES SONT LÂCHÉS

Cette situation est la plus délicate, car le commissaire doit rapidement décider s'il va :

- favoriser le retour du coureur en reconstituant la file des directeurs sportifs derrière le groupe principal en levant le barrage, ou,
- le maintenir afin de ne pas favoriser le retour dans le peloton de coureurs qui pourraient modifier le déroulement de la course (sprinters, coéquipiers et leader, etc.).

Tableau. Éléments de décision pour lever ou maintenir un barrage

LEVER LE BARRAGE	MAINTENIR LE BARRAGE
• Si le groupe de lâchés est peu important. • Sur les coureurs qui ont cessé leur effort.	• Si le nombre de lâchés est élevé.
• Dans les courses par étapes, bien identifier les positions dans les divers classements des coureurs accidentés ou lâchés.	
• Éviter que le retour toléré dans la file d'un coureur accidenté bénéficie en même temps à un coureur en difficulté et lâché régulièrement, surtout si ce dernier est leader d'un classement ou bien placé au général.	• À l'inverse, maintenir un barrage sur un coureur accidenté, bien placé au général ou leader d'un classement, peut le sanctionner irrémédiablement pour le reste de l'épreuve.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Identifier les positions des coureurs accidentés ou lâchés dans les divers classements.
- Demander aux DS de "serrer" la file, c'est-à-dire rouler de manière compacte pour favoriser le sillage des coureurs.
- Contrôler et interdire si nécessaire le retour du coureur derrière le véhicule de son DS ou autre.

4.3.5.8. Chutes de coureurs et soins médicaux



Le retour d'un ou plusieurs coureurs victimes d'une chute est géré de la même manière que le retour après un incident. En cas de doute, l'attitude des commissaires sera un peu plus magnanime.

Néanmoins, l'action la plus vitale est d'assurer les soins médicaux aux coureurs accidentés, avant d'entreprendre un éventuel dépannage mécanique et le retour après une chute importante.

Actions du collège des commissaires en cas de chute :

- Donner la priorité à l'assistance médicale (médecin, ambulance) au niveau de la circulation, avec l'aide du régulateur.
- Demander au **CM2** de régler le passage des voitures et de relever les numéros des dossards des coureurs accidentés.
- Le **président du collège des commissaires (PCC)** remonte rapidement derrière le peloton et demande aux **DS** de rejoindre la colonne des voitures des DS, de ne pas laisser d'espace afin de reconstituer la colonne rapidement, et ainsi faciliter le retour des coureurs.
- Le **PCC** demande au **C3** et/ou **CM2** de surveiller que le retour des coureurs accidentés soit correct.
- Il faut savoir faire preuve de bon sens pour laisser les DS assister leurs coureurs, pour s'assurer de leur état de santé, et réparer les dégâts matériels.

Des soins médicaux peuvent être administrés pendant la course, en dehors des chutes.



Pour plus d'information, cliquez ici : **"Les services médicaux" point 4.3.7.**



RÈGLEMENT UCI

- Les soins médicaux en course seront assurés exclusivement par le ou les médecins désignés par l'organisateur, et cela à partir du moment où les coureurs pénètrent dans l'enceinte du contrôle de départ et jusqu'au moment où ils quittent celle de l'arrivée (**ARTICLE 2.2.019**).
- Dans le cas d'un traitement important ou lors de l'ascension des cols et côtes, le médecin doit obligatoirement officier à l'arrêt. Le médecin est responsable de sa voiture et de ses occupants et ne tolérera aucune aide quelconque tendant à faciliter le maintien ou le retour au peloton du coureur recevant des soins (accrochage, sillage, etc.) (**ARTICLE 2.2.020**).

4.3.5.9. Ascensions

À L'AVANT DE LA COURSE

- Il faut considérer que les différences de niveau dans les ascensions sont plus exacerbées que sur le plat : les meilleurs grimpeurs peuvent combler plusieurs minutes de retard en quelques kilomètres d'ascension seulement.
- Les commissaires veillent également à ce que seuls les véhicules indispensables restent derrière le ou les groupes de tête, surtout si le col en question est réputé décisif pour le résultat final.
- À environ 1 km de l'ascension, il est impératif de demander que tous les véhicules à l'avant de la course prennent de l'avance sur les coureurs qui descendent plus rapidement.
- Après le sommet et pendant la descente, le positionnement des véhicules est quasiment figé, car il sera impossible de doubler des groupes. Chacun se repositionne après la descente. À cet instant, un point précis d'information doit être fait et les commissaires doivent choisir un repositionnement des différents véhicules très rapidement.
- Dans les descentes, les écarts peuvent également évoluer rapidement.

À L'ARRIÈRE DE LA COURSE

- Les règles retenues pour diriger l'épreuve restent valables pour les barrages, mais dans une ascension difficile et longue, comme la montée d'un col, la progression des voitures est lente et l'effet d'aspiration est très limité, voire quasiment nul.
- Dès les premières rampes, les non-grimpeurs sont vite lâchés et roulent à gauche. Les véhicules des **DS** progressent derrière le **PCC** et le **C3**, en suivant le groupe principal. Les barrages sont dits "légers" - non insistants.
- **Dès que des cassures se créent** (80 à 100 mètres), le **PCC** passe avec le **VNA3**, et le **C3** effectue des barrages courts, tout en permettant le passage des premières voitures des **DS** pour donner priorité au dépannage et assistance des premiers du classement général. Très souvent, le **PCC** finit vers le sommet avec un groupe de 20 à 30 coureurs, ainsi que les voitures des **DS**.
- Le **CM** exerce une surveillance très attentive des coureurs au niveau des véhicules des **DS** tout en conservant une grande mobilité.
- Il faut également veiller à ne pas laisser des véhicules s'intercaler entre deux groupes importants, car ces voitures constituent un danger pour les coureurs qui reviennent dans la descente. De ce fait, il est nécessaire d'effectuer le barrage derrière le second groupe.

4.3.5.10. Le ravitaillement



Pour plus d'information, cliquez ici : "Le ravitaillement", point 4.2.2.1.

Il faut distinguer les épreuves ou étapes de moins ou de plus de 150 km :



Schéma. Zones réservées au ravitaillement selon la distance des épreuves ou étapes

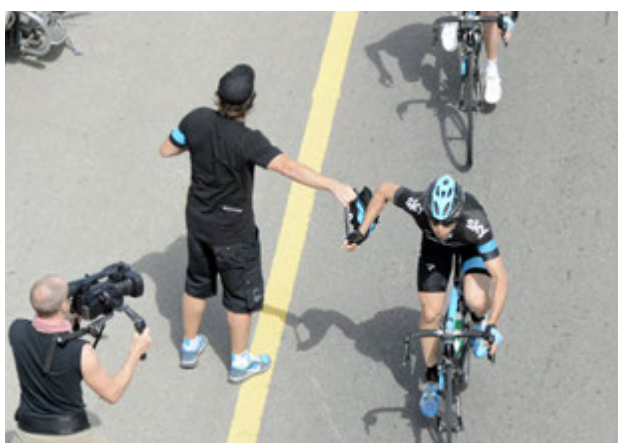
PLUS DE 150 KM



- Les organisateurs doivent prévoir des zones réservées au ravitaillement. Les zones de ravitaillement seront signalées. Elles seront suffisamment longues pour permettre un bon déroulement des opérations.



- La zone doit être signalée à environ 5 km et se trouver à un endroit judicieux par rapport au profil du parcours, etc.
- Il est conseillé que l'organisateur prévoit la zone de ravitaillement après 80 à 100 km de course.



- Les ravitaillements seront effectués pied à terre par le personnel d'accompagnement des équipes. Ils auront lieu d'un seul côté de la chaussée, obligatoirement du côté du sens de la circulation routière du pays.
- Les voitures sont tenues à traverser la zone sur une seule file de véhicules et d'y rouler avec la plus grande prudence, car il se produit souvent des chutes à cet endroit.
- Quelques organisateurs organisent les zones de ravitaillement avec des zones dédiées par équipe, ce qui contribue à diminuer les risques.

MOINS DE 150 KM

- Il est conseillé de procéder uniquement au ravitaillement à partir de la voiture de l'équipe.
- Une zone de ravitaillement fixe et déclarée dans le guide technique ne peut être mise en place.
- Le ravitaillement des coureurs auprès d'un assistant positionné au bord de la route est toléré si les conditions de sécurité et réglementaires sont respectées.

RAVITAILLEMENT DEPUIS LES VÉHICULES

- Les coureurs doivent se laisser glisser à la hauteur de la voiture de leur directeur sportif. Le ravitaillement ne peut se faire que derrière la voiture du commissaire et en aucun cas dans le peloton ou en queue de celui-ci.
- S'il s'est formé un groupe d'échappés de 15 coureurs ou moins, le ravitaillement est autorisé en queue de ce groupe.
- Pour le ravitaillement depuis les voitures, les conditions suivantes sont à respecter:
 - hors agglomération et sur une route assez large,
 - ravitaillement interdit dans les descentes et montées,
 - ravitaillement à tour de rôle et derrière la voiture du président du collège des commissaires pour assurer une bonne circulation des véhicules, sauf autorisation à l'appréciation du commissaire (fortes chaleurs, ascensions longues, etc.),
 - il est interdit au coureur de se laisser tirer par la voiture en s'accrochant au bidon ("bidon collé").



INTERDICTION DE RAVITAILLEMENT



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.3.027

Tout ravitaillement sera interdit dans les ascensions, les descentes ainsi que dans les 50 premiers et 20 derniers kilomètres. Le collège des commissaires peut réduire la distance de 50 kilomètres visée ci-dessus suivant la catégorie de l'épreuve, les conditions atmosphériques, le profil et la longueur de l'épreuve. Cette décision doit être communiquée avant le départ de l'épreuve.

4.3.5.11. Faits de course - décisions pendant la course

PRÉVENIR, AGIR ET SANCTIONNER

En fonction du comportement des coureurs et des directeurs sportifs sur des faits de course ou incidents, les arbitres doivent prendre des dispositions immédiates :

- Dès que le commissaire ou le **CM** observe une situation ou un incident pouvant générer une faute (par exemple une crevaison), il doit ralentir, montrer qu'il est là et faire un petit rappel, à titre préventif, invitant le directeur sportif concerné à cesser ou ne pas tenter.
- Si le **DS** persiste dans son positionnement ou démarre l'infraction, un dernier avertissement est donné par radio.
- S'il n'obtempère pas, cela peut engendrer la mise hors course (course d'un jour) ou la rétrogradation dans la file des voitures pour le lendemain (course à étapes).

Une multitude de faits pouvant survenir à tout moment, la vigilance et la rapidité d'intervention peuvent limiter le nombre de fautes.

La liste des infractions sportives à surveiller et à sanctionner, le cas échéant, est disponible dans le Règlement UCI au Titre 12.

- La plupart concernent les directeurs sportifs : abris, rétropoussées, ravitaillement.
- D'autres concernent les coureurs : comportement de nature à porter atteinte à l'image du cyclisme, sprint irrégulier, abris, rétropoussées, accrochage aux véhicules.
- Pour les directeurs sportifs comme pour les coureurs, les comportements antisportifs, certes rares, doivent faire l'objet de sanctions immédiates en courses : bagarres, agressions, etc.



Exemples de mise hors course immédiate

- coureur accroché à un véhicule,
- obstruction et comportement dangereux pour lui-même et/ou d'autres,
- voies de fait sur un coureur, un officiel ou un tiers,
- traversée d'un passage à niveau fermé,
- tirage du maillot d'un concurrent lors d'un sprint,
- enlèvement du casque en cours d'épreuve.

4.3.5.12. Position des véhicules de direction de l'organisation

Le ou les véhicules de direction de l'organisation ont un rôle de régulation vis-à-vis de tous les autres véhicules de l'organisation, c'est-à-dire ceux qui ne sont ni véhicules de commissaires, ni véhicules d'assistance mécanique ou médicale, ni véhicules d'équipe.

Dans les situations de course précédemment décrites, le positionnement suivant est recommandé :

Tableau. Recommandations sur le positionnement des véhicules selon les situations de course

PELTON GROUPÉ	Deux voitures de direction de l'organisation constituent un sas devant le peloton.
ÉCHAPPÉE	Une voiture de direction de l'organisation est toujours positionnée devant les premiers coureurs pour assurer la régulation, contrôler la visibilité, etc. L'autre véhicule peut se positionner derrière le premier groupe, avec le véhicule du C2.
ÉCHAPPÉE AVEC UN ÉCART IMPORTANT SUR LE PELTON	Une voiture de direction de l'organisation peut circuler derrière le groupe d'échappés. L'autre pourra circuler devant le peloton et constituera le sas de circulation devant ce groupe.
PLUSIEURS ÉCHAPPÉES	Les deux véhicules de direction de l'organisation peuvent se placer derrière les groupes, avec le C2 et le CM1 par exemple.

Dans tous les cas, la direction de l'organisation s'assure que le sas sur l'avant de la course est toujours appliqué, p. ex. avec une 3^e voiture de direction de l'organisation ou bien un régulateur moto.

Dans le passé, la priorité de positionnement derrière les groupes de tête a souvent fait l'objet de tension entre commissaires et organisateurs. L'UCI donne régulièrement des consignes pour gérer ces situations lors des séminaires de commissaires.

Bien que ce dernier point soit délicat et rarement décidé de manière définitive, les commissaires doivent garder comme référence les informations suivantes :

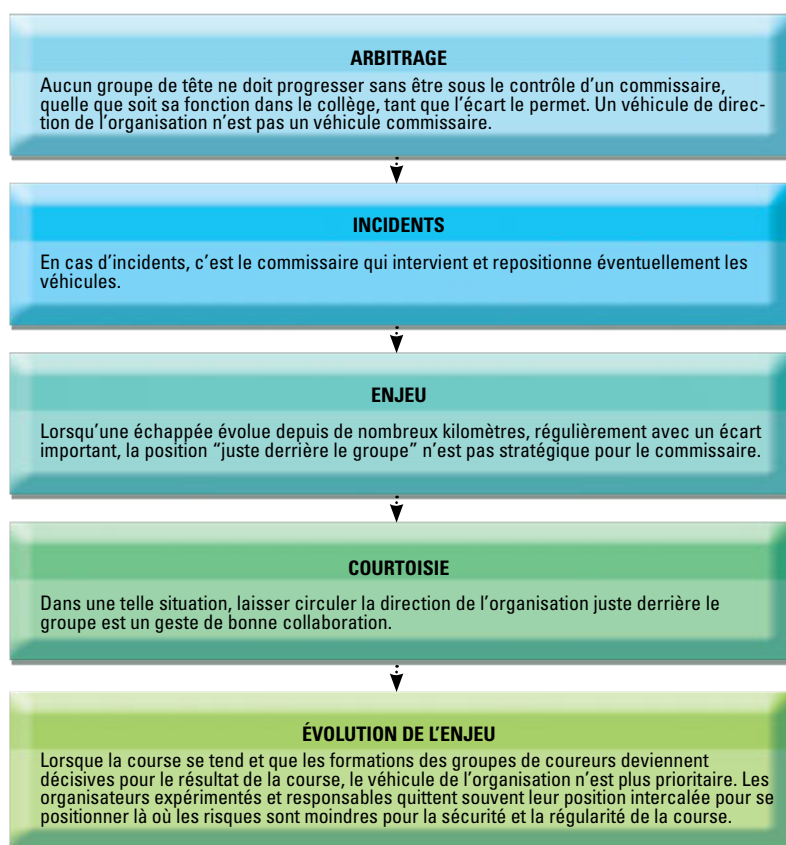


Schéma. Informations de référence pour le positionnement des véhicules de l'organisation

Les écarts à ces règles de bonne pratique doivent faire l'objet d'une mise au point cordiale et positive entre le président du collège des commissaires (PCC) et le représentant de l'organisation. Si la situation perdure, le PCC devra signaler dans le rapport d'évaluation que la position du véhicule de direction de l'organisation n'est pas correcte.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Évaluer chaque configuration de course et la rattacher à un des modèles expliqués par les schémas.
- Retenir les cas de mise hors course pour une application immédiate.
- Les fonctions des différents véhicules en course et leur priorité de circulation ou de passage à l'avant.
- La gestion des coureurs lâchés et les cas extrêmes à l'arrière.
- La gestion des coureurs accidentés ou victimes d'incidents mécaniques.
- La gestion avec l'organisateur des incidents de course empêchant son déroulement normal.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Dans chaque situation de course, répartir et utiliser tous les membres du collège des commissaires.
- En cas d'incidents, garder son sang-froid en toutes circonstances.
- Ne pas accepter les mauvaises pratiques listées concernant le dépannage, le ravitaillement.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Abandonner la gestion de la course ou les décisions à l'organisation ou à un membre du collège des commissaires quand on en est le président.
- Appliquer une trop grande sévérité en cas de chute ou d'incident mécanique.
- Appliquer les mêmes décisions sans tenir compte de l'allure de la course, des enjeux, du caractère décisif ou pas de l'action en cours.

4.3.6. PILOTES : CIRCULATION ET SÉCURITÉ EN COURSE

Chaque membre du collège des commissaires devra prendre contact avec son pilote pour faire connaissance et lui demander de vérifier le fonctionnement de l'équipement radio avant le départ et lui indiquer sa position dans la course pour se positionner correctement.

4.3.6.1. La circulation en course



Les ordres et les consignes des commissaires et de l'organisateur doivent être suivis et exécutés immédiatement par les chauffeurs et les pilotes des véhicules. Ces conducteurs sont entièrement responsables de leur véhicule (**ARTICLE 2.2.051**).



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.053

- Si le conducteur dans une course n'est pas titulaire de la licence requise par l'**ARTICLE 2.2.050** l'organe de presse concerné sera exclu d'accès aux épreuves sur route pour une durée d'un à six mois.

Dans les cas suivants :

- non-respect des ordres ou consignes des commissaires et de l'organisateur, ou
- infraction à l'**ARTICLE 2.2.052**, ou
- un commissaire estime que le conducteur n'a pas les qualités de pilote requises pour conduire dans une épreuve sur route,

L'organe de presse concerné sera exclu pour une durée déterminée en fonction de la gravité des faits.

L'exclusion est prononcée par un membre du collège des commissaires et s'opère sur-le-champ. Un refus de quitter la course sera sanctionné d'une exclusion supplémentaire.

Si l'infraction n'est pas sanctionnée par un membre du collège des commissaires elle pourra être sanctionnée par la commission disciplinaire.

En plus de l'exclusion d'accès aux épreuves sur route une amende de CHF 1000.- à 10'000.- peut être imposée à l'organe de presse. L'organe de presse ne sera pas réadmis aux épreuves sur route si longtemps que l'amende n'est pas entièrement réglée, sans préjudice de l'exclusion d'accès aux épreuves.

L'organe de presse sanctionné peut saisir la commission disciplinaire pour l'exclusion d'accès aux épreuves dépassant sept jours et pour l'amende dépassant CHF 2500.-. La saisie de la commission disciplinaire n'a pas d'effet suspensif sauf si son président en décide autrement sur requête motivée.

En cas de violation des règlements, le conducteur du véhicule est en plus sanctionné d'une amende de CHF 200.- à 5000.- et/ou d'une suspension de 7 jours à six mois. En cas de violation commise dans l'année suivant une autre violation la sanction est une amende de CHF 500.- à 10'000.- et/ou une suspension de 1 mois à un an.

En toute circonstance chaque membre du collège des commissaires peut exclure de la course sur le champ conducteur qui effectue une manœuvre dangereuse ou présente un risque pour la sécurité.

4.3.6.2. Sécurité en course



L'ESCORTE MOBILE

Indispensable à la sécurité des épreuves cyclistes, l'escorte motocycliste, qui se compose d'associations de motards civils ou de forces de l'ordre public, participe à la protection de l'ensemble du peloton et se déplace rapidement à l'intérieur de celui-ci.

La mission de l'escorte mobile est de :

ANTICIPER	Se rendre aux endroits pouvant présenter un danger
PRÉVENIR	Les usagers de la route, en amont de la course, du passage d'une course cycliste
INTERDIRE	Aux véhicules de s'engager à contresens ou entre les groupes
PROTÉGER	En neutralisant les intersections sur le parcours au passage des coureurs, assurer la couverture des différents groupes de coureurs (en tête ou lâchés à l'arrière)
SIGNALER ET OUVRIR	Le passage des coureurs face aux spectateurs lors des épreuves contre-la-montre ou les passages denses en public
RÉAGIR	À toutes situations imprévues ou inhabituelles
BALISER	Les points dangereux du parcours, les virages, les îlots directionnels, les ronds-points, les véhicules mal stationnés, etc.
RÉGULER ET CONTRÔLER	Évacuer les véhicules étrangers à l'organisation qui s'intercalent à l'échelon course

Schéma. Mission de l'escorte mobile

- La manière d'évoluer comprend :
 - le positionnement sur les points dangereux et le stationnement des motos,
 - le dépassement du peloton en sécurité,
 - l'évolution au sein du convoi des véhicules,
 - le franchissement des descentes sans gêner la progression des coureurs (ceux-ci descendent plus vite que les véhicules),
 - la traversée de villes et villages en présence de public souvent nombreux.
- Les motards doivent, dans la mesure du possible, connaître le parcours de l'épreuve. A défaut et avant le départ, ils doivent lire attentivement le livre de route afin d'être capable d'anticiper les zones de danger (pont, passage à niveau, secteur pavé, etc.).
- Le fonctionnement de l'escorte doit être défini au préalable et les missions de chacun précisées (ouverture de course, protection des coureurs, etc.), si nécessaire. Des véhicules "PC" (c.-à-d. poste de commandement) ou "direction sécurité" rouleront à l'avant et annonceront les points particuliers non prévus par le dispositif.
- Chaque moto doit être équipée d'un récepteur radio-tour.
- L'escorte joue un rôle essentiel pour assurer la sécurité des coureurs attardés.



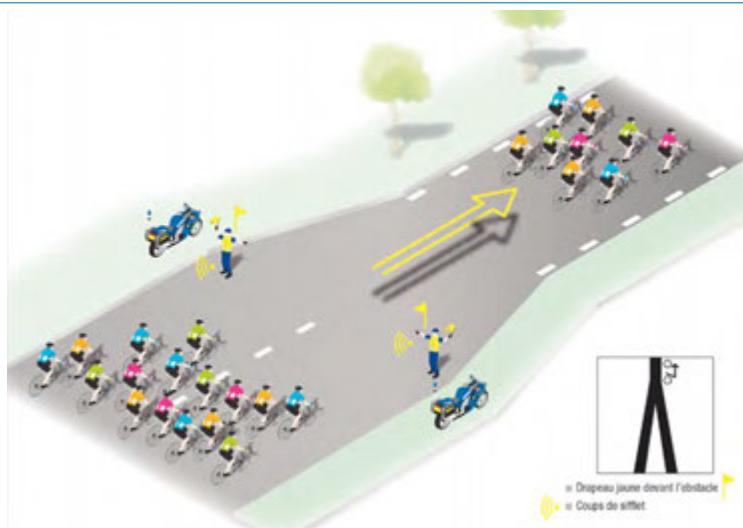


Exemples de situations sécurisées par l'escorte mobile

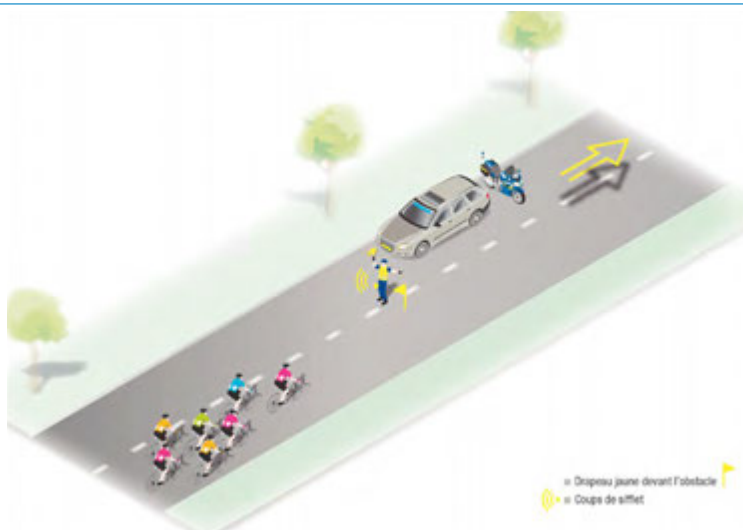
Rétrécissement de chaussée



Rétrécissement de chaussée avec passage sur une file



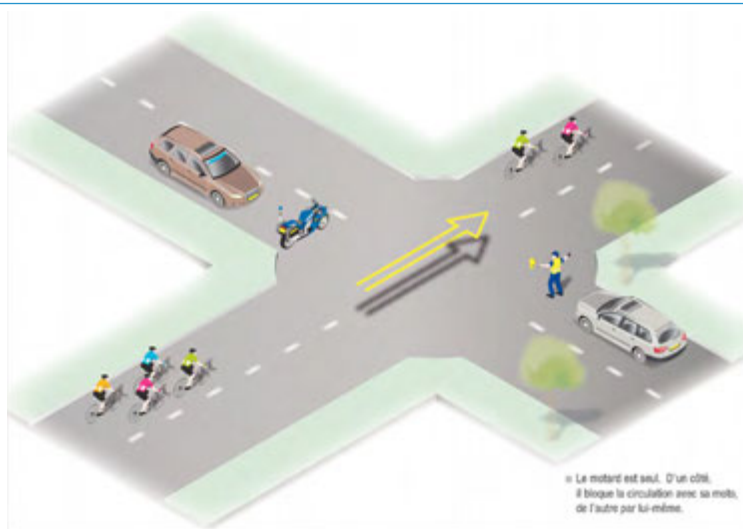
Véhicules gênants



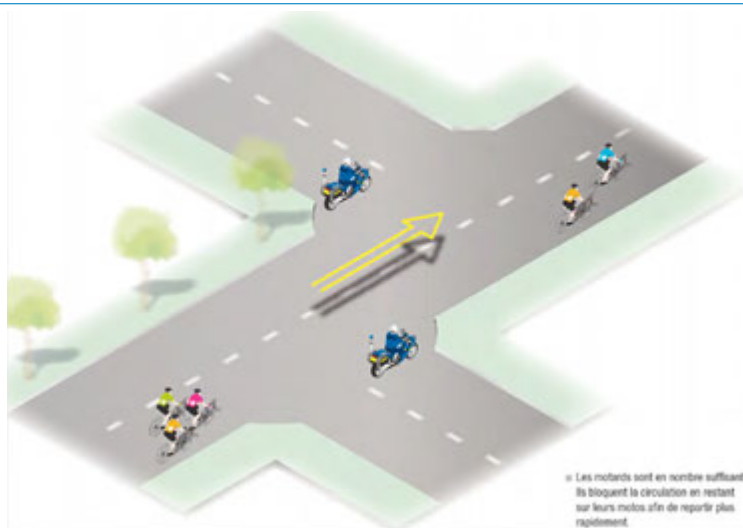
Véhicules gênants



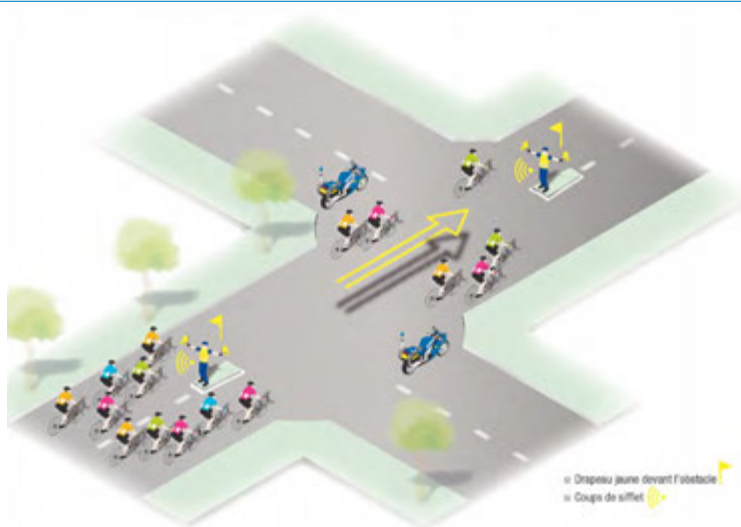
Carrefour sans changement de direction



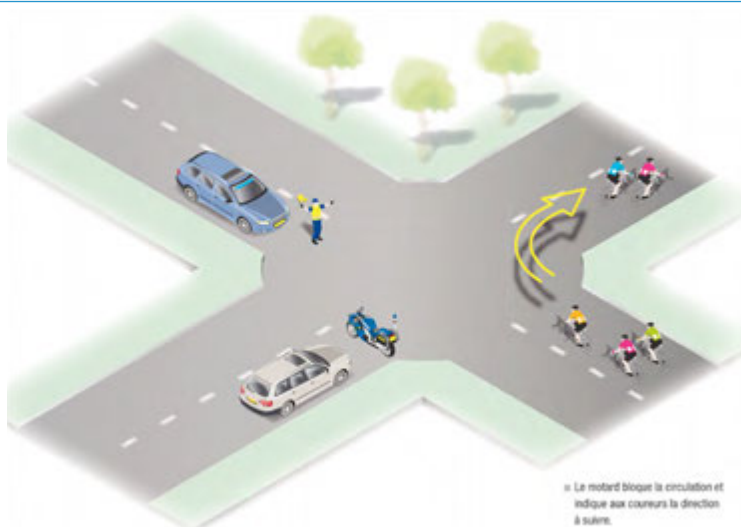
Carrefours successifs sans changement de direction



Carrefours avec îlots
sans changement de direction,
passage des deux côtés



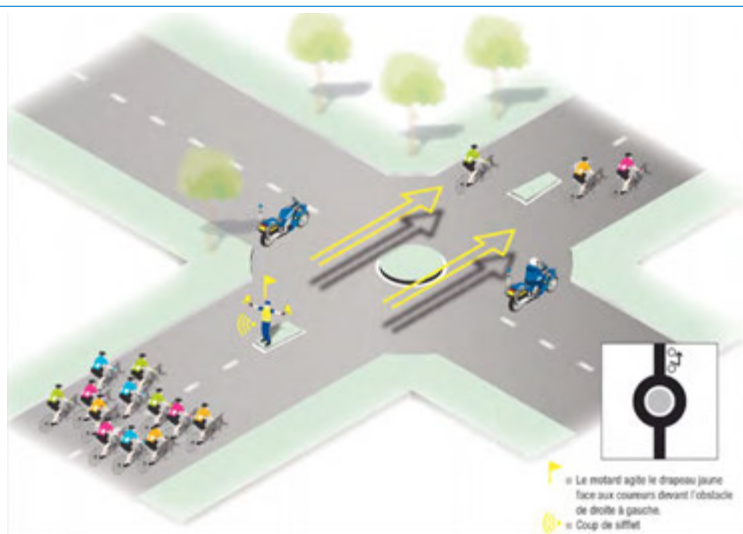
Carrefour avec changement
de direction



Giratoire :
contournement par la droite



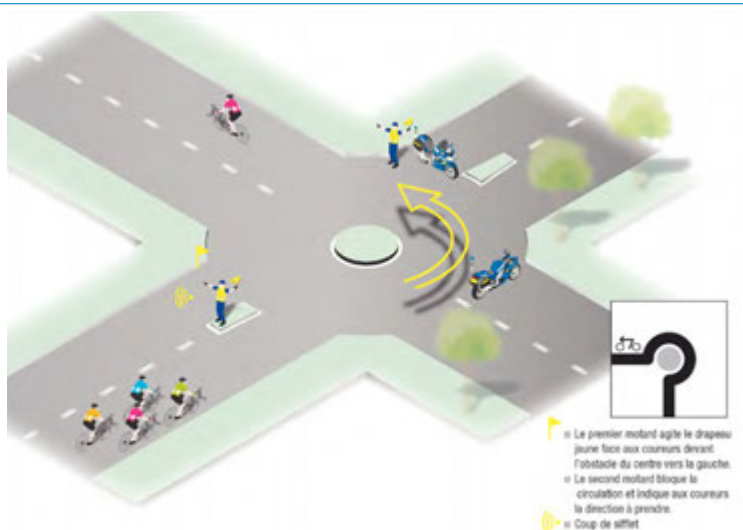
Giratoire :
contournement des deux côtés



Giratoire :
virage à droite



Giratoire :
contournement par la droite,
virage à gauche



LES FORCES DE SÉCURITÉ STATIQUES

- Les forces de sécurité statiques sont constituées des forces de l'ordre et/ou de bénévoles civils.
- L'organisateur doit avoir recensé au préalable les intersections et les points de danger du parcours qui seront à protéger par le personnel statique.
- Lors du passage des coureurs et suiveurs, ils leur indiquent la direction du parcours à suivre.



- Leur mission essentielle est de sécuriser l'épreuve en avertissant les autres usagers de l'imminence de l'arrivée de la course.
- Ce personnel statique doit être assuré dans le cadre de sa mission, une responsabilité qui incombe à l'organisateur.
- Un signaleur pourra assurer le contrôle et la sécurité de plusieurs carrefours à des points distants. Ils devront être prudents dans leurs déplacements et plus particulièrement sur les itinéraires hors course non sécurisés.
- Le personnel doit être doté de panneaux signalétiques adaptés à la réglementation du pays (signal vert = passer, signal rouge = stop).
- Seul, un blocage par des barrières ou obstacles ne peut garantir qu'un automobiliste ne s'engage sur le parcours. Un parcours n'est véritablement fermé que si les membres du dispositif statique surveillent les points d'entrée.

SIGNALISATION DES OBSTACLES

- L'organisateur doit signaler, à une distance utile et à l'aide des panneaux indicateurs, tout obstacle qu'il peut raisonnablement connaître ou prévoir et qui représente un risque anormal pour la sécurité des coureurs et des suiveurs.
- Les différents obstacles doivent être indiqués dans le guide technique de l'épreuve. Pour les courses d'une journée, ils doivent, en outre, être mentionnés lors de la réunion des directeurs sportifs.
- L'organisateur doit faire précéder la tête de course par un véhicule de reconnaissance qui pourra signaler les nouveaux obstacles éventuels ou tout problème sur le parcours.

PROTECTION DES OBSTACLES



- L'organisateur doit anticiper les points possibles de chute des coureurs en plaçant des protections sur les obstacles connus (bottes de paille, matelas, etc.) ou les faire enlever par les autorités lorsque cela est possible.
- En plus de la protection, les coureurs doivent être prévenus de l'approche de ces dangers, afin de les appréhender dans de bonnes conditions. Cette prévention doit être réalisée au moyen d'une signalisation visuelle (drapeau jaune) et sonore (sifflets répétés) par un membre des forces de sécurité (agitant un drapeau jaune).

PRÉPARATION DE LA CHAUSSÉE

- L'état des routes ne doit pas constituer un danger pour les coureurs.
- Les zones de travaux ou la présence de gravillons doivent être évitées, réparées ou signalées si aucune autre action n'est possible.
- Certains joints de dilatation des ponts doivent faire l'objet d'une attention particulière s'ils constituent un danger pour les cyclistes (p.ex. larges peignes métalliques). Ils peuvent alors être recouverts d'une bande en caoutchouc.
- Les ponts anciens (construit en bois) doivent faire l'objet d'une attention particulière (revêtis d'une moquette ou autres protections).
- Les zones industrielles, portuaires, ou les centres villes présentent parfois des rails de chemin de fer qu'il faut appréhender de manière à éviter les chutes.

PROTECTIONS DES POINTS SENSIBLES (TUNNELS, PASSAGES À NIVEAU, ETC.)



- **Tunnels** : l'organisateur a la responsabilité d'éclairer convenablement les tunnels traversés par son épreuve, dans le cas d'absence totale d'éclairage. À tout endroit dans le tunnel et à l'entrée de celui-ci, il doit être possible de distinguer à l'œil nu la plaque minéralogique d'une automobile à 10 m ainsi qu'un véhicule d'une couleur foncée à 50 m.

- **Passages à niveau** : l'organisateur doit indiquer dans le guide technique l'ensemble des passages à niveau. Il doit prendre soin de s'informer auprès des autorités compétentes de l'éventuelle concomitance de la course avec le passage d'un train de façon à adapter ses horaires.



- **Animations sportives (sprint, Grand Prix de la montagne (GPM), zone de ravitaillement)** : sur le parcours, des animations sportives sont mises en place par l'organisateur à des endroits stratégiques. Ces zones sont sensibles au niveau de la sécurité, car elles attirent généralement beaucoup de public. Il convient donc de les protéger par des barrières ou du cordage avant et après la ligne.
- Les commissaires doivent vérifier si l'organisateur a réalisé le maximum pour éviter toute source de danger sur le parcours.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître les besoins et les rôles des intervenants de chaque véhicule pour faciliter leur travail.
- Connaître les ordres de priorité des interventions des véhicules.
- Placer les véhicules d'assistance neutre.
- Placer et faire évoluer le dispositif course (véhicules) en fonction de l'évolution des situations.
- Rappeler au véhicule du médecin qu'il n'est pas prioritaire, sauf sur accident et besoin d'intervention.
- Maîtriser la notion de mise en place du barrage (quand on le met en place et pourquoi).
- Avoir la vision de l'évolution de la situation course pour positionner les véhicules sans gêne, ni bénéfice sportif.
- Il doit y avoir des moyens de protection du parcours : personnel fixe, escorte motorisée.
- Connaître le rôle et les missions des signaleurs fixes et/ou mobiles.
- Les zones de ravitaillement doivent être aménagées pour la sécurité.
- Identifier les passages à niveau et connaître les horaires des trains.
- Les tunnels doivent être éclairés.
- Les obstacles du parcours doivent être indiqués dans le guide technique, balisés et protégés sur le parcours.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'assurer que l'état des routes est praticable pour la sécurité des coureurs.
- Se renseigner sur la météo et les prévisions pour l'épreuve.
- Dialoguer avec l'escorte motocycliste pour déterminer le cadre des tâches respectives.
- Vérifier que les points caractéristiques ne présentent pas de danger pour les coureurs.
- Signaler les dangers de façon visuelle et sonore à l'attention des coureurs.
- Être vigilant à ce qui se passe lors des déplacements du peloton par des motos ou des voitures.
- Savoir refuser une autorisation de passage si ce n'est pas le bon moment.
- Utiliser la radio commissaire pour clarifier une situation ou un écart.
- Prendre contact avec son pilote, lui demander de vérifier le fonctionnement de l'équipement radio avant le départ, lui indiquer sa position dans la course pour se positionner correctement.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser partir une épreuve alors que les minima de sécurité ne sont pas en place.
- Laisser l'escorte motocycliste livrée à elle-même sans consigne, ni briefing.
- Ignorer les dangers présents pour que la course ait lieu malgré tout.
- Faire appel à des pilotes à l'échelon course sans expérience des courses cyclistes, ni licence.
- Être ferme dans les décisions de positionnement des véhicules.
- Éviter les situations d'incertitude.
- Laisser les véhicules d'assistance libre de leur action.
- Laisser un groupe de coureurs avec des directeurs sportifs sans surveillance d'un commissaire.

4.3.7. LES SERVICES MÉDICAUX

PRINCIPES DE BASE

La mise en œuvre de l'aide médicale dans le cadre d'une compétition cycliste doit être irréprochable et performante sur tous les plans. Tout retard, toute erreur, toute indécision peuvent avoir un effet grave pour l'intégrité physique du blessé.

Il est impossible de définir des règles qui s'appliquent à toutes les situations, car chaque intervention du service médical varie en fonction de la gravité de l'accident. Néanmoins, quelques principes de base doivent s'appliquer à tout type d'intervention :



- Les secours doivent intervenir dans les minutes qui suivent la survenue de l'accident ou l'apparition des symptômes.
- Une évacuation doit être effectuée, dans les plus brefs délais, vers l'établissement de soins le plus approprié.



- Relayées par les médias, les images peuvent choquer le grand public.

LES MOYENS HUMAINS

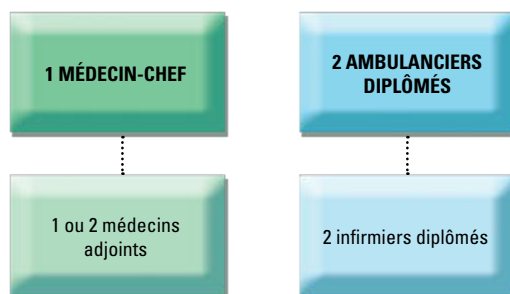


Schéma. Le personnel médical

Le personnel médical comprend :

- Un médecin-chef, médecin du sport ou urgentiste, ayant l'expérience du cyclisme. Il est le coordinateur général et doit être assisté d'un à deux médecins adjoints.
- Dans l'ambulance, deux ambulanciers diplômés (pilotes) ainsi que deux infirmiers diplômés.

Qualifications et expérience des chauffeurs de véhicules médicaux :

- Les chauffeurs d'ambulance doivent être diplômés de la qualification nationale la plus élevée en matière de transport ambulancier.
- Les chauffeurs de voiture médecin doivent être habitués à conduire sur le parcours d'une course cycliste.

LES MOYENS MÉCANIQUES

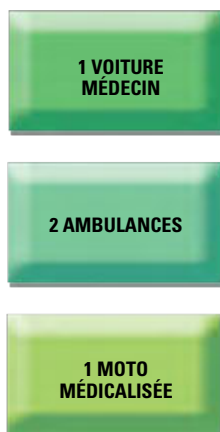


Schéma. Le type et nombre minimum de véhicules médicalisés à prévoir par l'organisateur

L'organisateur doit prévoir :

- au moins une voiture médecin, si possible de type cabriolet (ce véhicule ne doit pas transporter plus d'un passager pour des raisons pratiques de travail et doit également éviter de transporter des journalistes pour des raisons de confidentialité et de secret médical),
- au minimum deux ambulances médicalisées,
- une moto médicalisée, en particulier lors de courses comportant des étapes de montagne.

LES MOYENS MATÉRIELS DU PERSONNEL MÉDICAL

- Le médecin-chef rassemble l'ensemble du matériel nécessaire à sa mission.
- Tous les véhicules du service médical doivent être reliés entre eux par radio (canal spécial) et le médecin-chef, au minimum, doit être relié directement à la direction de l'organisation.
- Les médecins de terrain doivent être équipés d'un téléphone mobile.

À NOTER

Dans un domaine spécialisé tel que celui-ci, l'évaluation du matériel médical et de la compétence du personnel engagé est une tâche difficile pour les commissaires. Le président du collège des commissaires (PCC) peut s'appuyer sur les médecins des équipes afin d'être tenu au courant d'éventuelles carences.

Certains éléments de référence permettent de distinguer un service médical performant :

- la présence de plus d'un médecin,
- la présence d'un anesthésiste dans l'équipe, d'équipement de réanimation ou défibrillation,
- une affinité et collaboration entre le service médical et l'escorte sécurité,
- la capacité du chef du service médical à rédiger un communiqué médical,
- leur disponibilité avant et après la course.

INFORMATIONS DANS LE GUIDE TECHNIQUE

- Le service médical de la course doit être décrit dans le guide technique, y compris les numéros de téléphone du personnel médical.
- Le guide comporte également la liste des hôpitaux où sont évacués les coureurs en cas de chute, en fonction du parcours. Cette liste aura été vérifiée au préalable par le service médical : tous les hôpitaux ne sont pas en mesure de traiter des cas d'urgence et certains doivent être prévenus du passage à proximité d'une course cycliste pour maintenir des effectifs capables d'intervenir.

ABSENCE OU INDISPONIBILITÉ

- Dans des situations exceptionnelles, le PCC, en coordination avec la direction de l'organisation, peut décider d'arrêter la course où le service médical serait entièrement absent ou ne serait plus en mesure d'orienter les coureurs vers des soins externes au dispositif de la course.

POSITION EN COURSE

- La position du véhicule médecin et des ambulances sont décrites dans les diverses situations de course (points 4.3.5.5. et 4.3.5.6.).
- Ces schémas montrent que de manière générale, le véhicule du médecin roule proche des coureurs, pour pouvoir intervenir rapidement.
- Néanmoins, sauf urgence médicale, les véhicules ne sont pas prioritaires et doivent respecter les barrages. Les ambulances ne doivent à aucun moment favoriser le retour des coureurs lâchés, blessés ou malades.

Deux situations surviennent régulièrement :

- **Position du 2^e véhicule médecin** : ce véhicule se positionne derrière le groupe principal du premier médecin quand celui-ci doit s'arrêter pour une intervention. Lorsqu'une échappée est formée avec plusieurs minutes d'écart, un des deux médecins peut prendre place derrière le 1^{er} groupe. Si le médecin du peloton est indisponible, celui de l'échappée s'arrête et le supplée derrière le peloton.
- **Barrages** : le véhicule médecin ne suit pas systématiquement le véhicule du PCC, notamment au début d'un barrage sur des coureurs lâchés. Il doit attendre un écart suffisant pour ne pas favoriser le retour des coureurs. Néanmoins, il sera prioritaire par rapport aux directeurs sportifs pour rejoindre le groupe principal.

INTERVENTIONS



Schéma. Types d'intervention



Soins légers en course : un coureur demandant l'assistance médicale devra se laisser glisser dans la file au niveau du véhicule médecin. Celui-ci pourra alors interroger le coureur et éventuellement administrer des soins. Ces soins peuvent être donnés "en roulant", néanmoins, en cas de soins plus lourds ou pendant les ascensions, le médecin devra procéder à l'arrêt.



Soins à terre, en cas de chute : la position proche des coureurs permet au médecin d'intervenir rapidement.

- Le régulateur ou les commissaires faciliteront l'arrivée de l'autre médecin ou des ambulances près du ou des coureurs accidentés : en particulier, le véhicule du président du collège des commissaires ou des motos photographes peuvent involontairement gêner cet accès, il convient de vite dégager ces véhicules.
- La voie de circulation de gauche (ou celle de droite dans les pays où le trafic roule sur la voie de gauche) doit toujours rester libre pour laisser remonter une ambulance. En cas de chute la priorité ne doit pas être au dépannage mais bien aux interventions médicales.
- Après leurs arrivées près du ou des coureurs, les véhicules du service médical s'assureront de ne pas bloquer complètement la chaussée.

Un véhicule ambulance peut momentanément quitter la course pour évacuer un coureur : dans ce cas, une escorte de police pourra l'aider, soit à atteindre un hôpital, soit à rejoindre l'échelon course en toute sécurité.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- La composition minimale d'un service médical (compétences et moyens).
- Les cas où les soins peuvent être faits depuis le véhicule médecin.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Rencontrer le service médical avant le départ de la course.
- S'appuyer sur les médecins des équipes pour apprécier l'efficacité du service médical d'une organisation en cas de doute.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser le premier véhicule médecin systématiquement passer lors de barrage.
- Ignorer les risques en cas de longue indisponibilité du service médical.
- Laisser un coureur tirer trop d'avantages de l'appui sur un véhicule médecin

4.3.8. L'ARRIVÉE

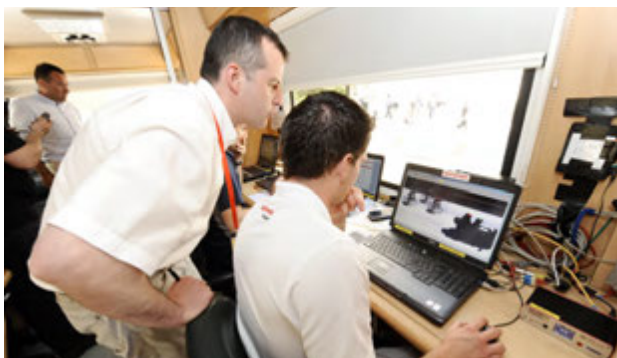
4.3.8.1. Aménagement du site d'arrivée

Le site d'arrivée doit répondre à des impératifs sécuritaires et structurels beaucoup plus précis que ceux du site de départ.

L'organisateur doit adapter l'installation :

- au profil général de l'arrivée (montagne ou plaine),
- au type de course (course en ligne ou contre-la-montre),
- à la situation de course attendue (coureur seul, petits groupes ou peloton groupé),
- au public attendu (faible ou forte affluence),
- à la dangerosité du final.

LIGNE D'ARRIVÉE



- La ligne droite d'arrivée ne doit comporter aucun obstacle, ni avant ni après la ligne (virage dangereux, rétrécissement, rond-point, ralentisseur, etc.). Elle doit être suffisamment longue, notamment lorsqu'une arrivée en peloton groupé est prévisible.
- De même, les derniers kilomètres de course ne doivent pas comporter d'obstacles majeurs, tels que rond-point, ralentisseur, chicane, etc.
- La chaussée où se disputera l'arrivée doit être suffisamment longue, 200 m au minimum, et suffisamment large, 6 m au minimum, l'idéal étant 8 à 10 m. Sa largeur doit être constante, tout rétrécissement est à exclure.
- Lors d'une course sur route, l'inscription "**arrivée**" doit être indiquée visiblement sur une banderole placée au-dessus de la ligne d'arrivée et en travers de la chaussée ou une arche. La hauteur de cette arche doit être suffisante pour permettre le passage de tous les véhicules (bus, camions, etc.).
- Afin d'éviter toute confusion, aucune banderole ou arche ne doit être placée entre la flamme rouge et la ligne d'arrivée.
- En cas de difficultés pour fixer la banderole d'arrivée en raison d'intempéries ou en cas de disparition de la banderole, la ligne d'arrivée est signalée par un drapeau à damier noir et blanc agité par un officiel de la course. Il en est de même pour tous les autres classements.
- La cabine des commissaires et la photo-finish doivent être accolées à l'arche d'arrivée. La cabine doit être suffisamment vaste pour accueillir, au minimum, l'opérateur de la photo-finish, le juge à l'arrivée et le ou les chronométreurs. Elle doit être située à environ un mètre du sol et être recouverte.
- Si le dispositif de chronométrage utilise une boucle de détection des transpondeurs sur la ligne des 3 kilomètres avant l'arrivée, les informations enregistrées doivent être accessibles depuis cette cabine rapidement après l'arrivée (transmission internet ou autre par le boîtier d'enregistrement).



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 1.2.099

La ligne d'arrivée est constituée par une ligne de 4 cm de largeur, peinte en noir, sur une bande de couleur blanche, ayant une largeur de 72 cm, soit 34 cm de chaque côté de la ligne noire.



Schéma. Composition d'une ligne d'arrivée

LES BARRIÈRES



Schéma. Barrières autour de la ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée doit être protégée par des barrières. Celles-ci permettent :

- de contenir le public l'empêchant ainsi d'avancer sur la route,
- de protéger les coureurs de toutes les aspérités du bord, notamment en cas de chute,
- d'assurer un repère visuel pour les coureurs et les officiels.

Les barrières sont installées au minimum 300 m avant la ligne d'arrivée et 100 m après pour protéger la zone de décélération. Lorsqu'un public nombreux est attendu, les barrières doivent être installées sur une longueur plus importante, voire sur plusieurs kilomètres.

- Les barrières sont nécessaires, quel que soit le type de terrain (plat, montagne, contre-la-montre, etc.).
- Personne ne doit se trouver à l'intérieur des barrières et empiéter sur la chaussée.
- La rangée des barrières doit comporter quelques ouvertures gardées pour permettre aux personnes accréditées de circuler.
- Idéalement, les barrières utilisées sont des barrières à empiètement intérieur, sans débordement sur la chaussée d'arrivée.

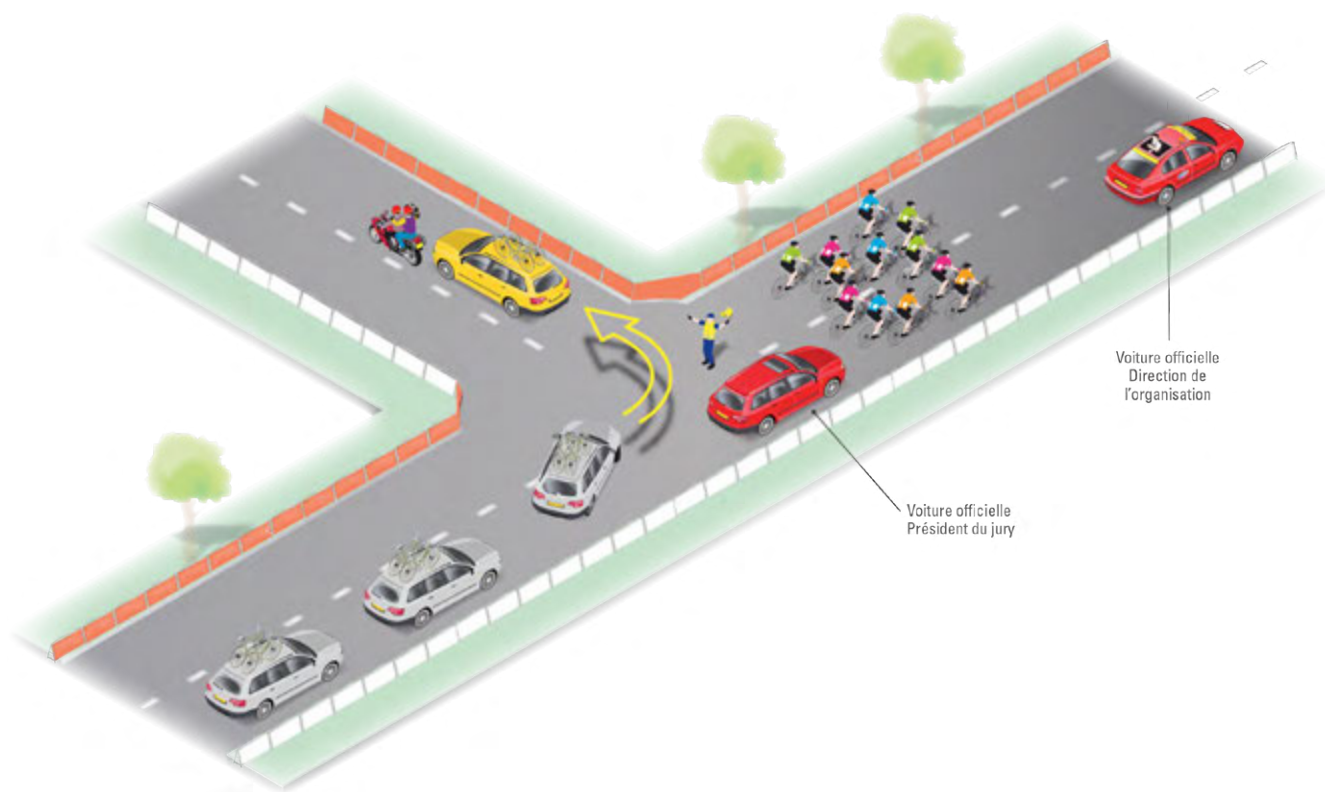


RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.017

(N) Une zone d'au moins 300 mètres avant et 100 mètres après la ligne d'arrivée sera protégée par des barrières. Elle sera accessible exclusivement aux responsables de l'organisation, aux coureurs, aux assistants paramédicaux, directeurs sportifs et personnes de presse accréditées.

LA DÉVIATION

La déviation est une voie d'évacuation obligatoire pour tous les véhicules circulant à l'échelon course et n'étant pas autorisés à franchir la ligne d'arrivée, à l'exception des voitures de la direction de l'organisation, des commissaires, du médecin officiel, de la voiture balai et des motos photographes (lorsque celles-ci arrivent suffisamment longtemps avant les coureurs).



- La déviation des véhicules doit être aménagée du côté des structures techniques et dessert l'ensemble des parkings. Au préalable, l'organisateur doit pourvoir les véhicules autorisés à passer la ligne d'arrivée d'un signe distinctif (le standard est un rond rouge ou un A placé sur le pare-brise).
- La voie de déviation doit également être protégée à l'aide de barrières, sur 25 m au minimum, afin d'éviter la traversée de piétons.



RÈGLEMENT UCI

- L'organisateur doit prévoir avant la ligne d'arrivée une déviation (de préférence à droite) qui est obligatoire pour tous les véhicules (y compris les motos) autres que ceux de la direction de l'organisation, des commissaires, du médecin officiel et de celui du directeur sportif du vainqueur arrivant détaché avec une avance d'au moins une minute (**ARTICLE 2.3.006**).
- L'organisateur doit prévoir dans l'enceinte de l'arrivée des emplacements pour trois véhicules par équipe, pour l'accueil des coureurs après l'arrivée (**ARTICLE 2.2.022**).

LA PHOTO-FINISH

La photo-finish est indispensable pour tous les événements de niveau international. Elle permet de départager les coureurs à l'arrivée et de calculer les écarts.



- Son installation peut consister en une, deux ou trois caméras positionnées indépendamment, de manière fixe et protégées du public.
- En cas d'utilisation de transpondeurs, une boucle de transpondeurs peut aussi être positionnée sur la ligne d'arrivée.



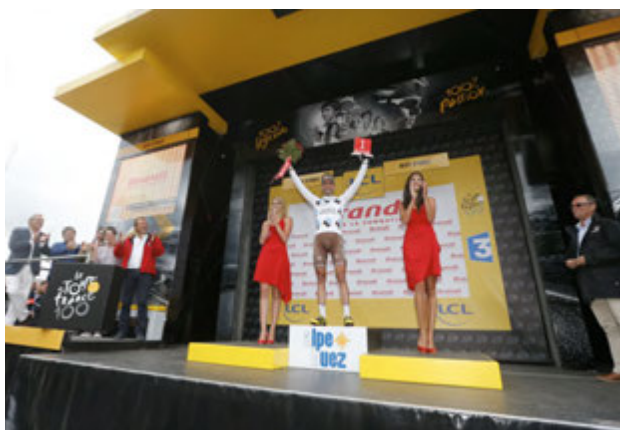
RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 1.2.103

Le film, la bande de chronométrage électronique et tout autre support enregistrant l'arrivée constituent des documents faisant foi. Elles peuvent être consultées par les parties concernées en cas de contestation de l'ordre d'arrivée.

LA ZONE PROTOCOLAIRE

La zone protocolaire comprend le podium protocolaire et les différentes espaces l'entourant (espace d'attente des coureurs, espace réservé aux photographes, etc.). Cette zone n'est accessible qu'aux personnes accréditées.





- Le podium doit être suffisamment spacieux pour accueillir les coureurs, les officiels, les partenaires, les hôtes et l'animateur.
- En contrebas, une zone est réservée aux photographes.
- Il est possible que la cérémonie protocolaire ait lieu avant l'arrivée de tous les coureurs, notamment lors des étapes de montagne où les écarts sont importants. Dans ce cas, l'organisateur doit impérativement veiller à laisser libre un couloir pour que les coureurs puissent passer en toute sécurité. La chaussée doit absolument être libre jusqu'à l'arrivée du dernier coureur.
- À l'arrière du podium ou à proximité immédiate, un espace d'attente doit permettre aux coureurs de se préparer avant la cérémonie.

LES PHOTOGRAPHES ET LA PRESSE



- Un espace doit être réservé aux photographes accrédités juste derrière la ligne d'arrivée. La distance minimum est de 15 m de la ligne d'arrivée. Cette distance pourra toutefois être allongée en fonction des circonstances de course. Elle doit être de 30 à 40 m en cas de sprint massif.
- Si l'épreuve est télévisée, la ligne des photographes se situe impérativement après la caméra fixe d'arrivée.
- Une ligne doit être tracée au sol pour indiquer cet espace. Les photographes peuvent utiliser au maximum 40 % de la chaussée d'arrivée.

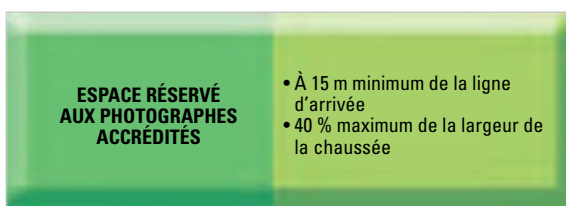


Schéma. Espace réservé aux photographes accrédités



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.086

L'espace pour les photographes après la ligne d'arrivée est limité à 40 % maximum de la largeur de la chaussée. Les photographes devront être positionnés à une distance de la ligne d'arrivée d'au moins 15 mètres et au-delà. Cette distance sera fixée en fonction de la configuration de l'arrivée conjointement par l'organisateur, le président du collège des commissaires et un représentant des photographes.



- Il est possible de laisser interviewer les coureurs juste avant le protocole, dans une zone aménagée proche du podium, sous l'autorité du chef de presse pour les médias autorisés.
- La tribune des commentateurs, regroupant l'ensemble des médias, est installée en général juste après la ligne d'arrivée de façon à permettre aux commentateurs de voir les coureurs franchir la ligne d'arrivée.
- Un espace pour environ trois personnes doit être prévu. Cet espace doit comprendre une table de travail, une télévision diffusant les images en direct, une connexion internet haut débit, un téléphone, des prises de courant. Chacun doit également être équipé d'un récepteur radio-tour.
- Un espace technique doit être réservé aux cars régies, véhicules techniques, groupes électrogènes, station satellites et autres studios mobiles.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.2.075

Les organisateurs doivent prévoir, au-delà de la ligne d'arrivée, une zone suffisamment vaste pour permettre aux personnes de presse accréditées de travailler. Cette zone ne peut être accessible qu'aux responsables de l'organisation, aux coureurs, assistants paramédicaux, directeurs sportifs et aux personnes de presse accréditées. Les organisateurs s'engagent à mettre le service d'ordre local au courant de ces dispositions.

LA PERMANENCE À L'ARRIVÉE

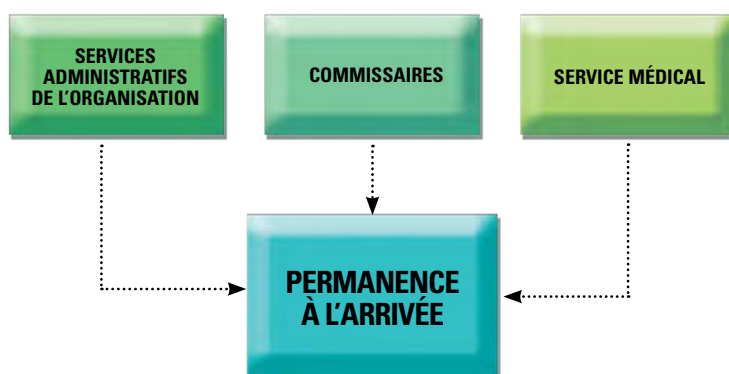


Schéma. Permanence à l'arrivée



- La permanence de l'organisation doit se trouver à proximité de l'arrivée. Son accès doit être fléché. Elle accueille à la fois les services administratifs de l'organisation, les commissaires et le service médical. Cet espace doit être parfaitement fonctionnel, équipé d'espaces de travail, ordinateur, téléphone, connexion internet, imprimantes et photocopieuses.
- Elle doit permettre notamment :
 - la rédaction des différents communiqués de l'organisation, des commissaires et du service médical,
 - la rédaction des classements,
 - l'impression et la duplication des classements,
 - la transmission des résultats à l'UCI et à la fédération nationale.

SALLE DE PRESSE À L'ARRIVÉE

- L'organisateur doit prévoir un local sur le site d'arrivée équipé pour servir de salle de presse (tables, chaises, prises électriques et de téléphone, postes de télévision, etc.). La salle de presse doit se situer le plus près possible de la ligne d'arrivée.
- La salle de presse doit être ouverte au moins deux heures avant l'arrivée (une heure après le départ pour l'UCI WorldTour et la Coupe du Monde Femmes) jusqu'à ce que toutes les personnes de presse aient terminé leur travail.
- Seules les personnes de presse accréditées et les responsables de l'organisation ont accès à la salle de presse.

LES PARKINGS

L'organisateur doit prévoir des parkings pour les différentes familles de véhicules (équipes, officiels, invités, caravane publicitaire et partenaires).



Schéma. Les différents parkings



- **Le parking des équipes** : celui-ci doit se trouver après la ligne d'arrivée, dans la continuité de l'arrivée ou à proximité immédiate pour que les coureurs le trouvent rapidement et facilement. Il doit être accessible rapidement depuis la déviation des véhicules qui se trouve avant la ligne. Il doit être suffisamment grand, les équipes ayant souvent plusieurs véhicules, voire même des bus.

- **Le parking presse** : il est idéalement placé à proximité de la salle de presse, si la salle de presse n'est pas directement à l'arrivée.

- **Le parking des invités et partenaires** : il est idéalement placé à proximité des structures d'accueil.

- **Le parking des officiels** : il se trouve également dans la zone d'arrivée.

- **Les parkings publics** : différents parkings peuvent être installés pour le public en fonction de l'ampleur de l'évènement. Si ces parkings ne peuvent être à proximité du site d'arrivée, des navettes pourront être organisées pour acheminer le public sur l'arrivée.



FLÉCHAGE



- L'ensemble du site doit être fléché de manière visible qu'il s'agisse des parkings ou des différents locaux.
- Les parkings doivent être clairement indiqués depuis le point de déviation et depuis l'extérieur du site pour les véhicules y accédant depuis l'extérieur.

LE LOCAL ANTIDOPAGE



- Pour les contrôles après compétition, l'organisateur doit mettre à disposition un local approprié. Il doit être aménagé à proximité de la ligne d'arrivée et très clairement signalisé. L'accès doit en être gardé et réservé aux seules personnes accréditées et concernées par le contrôle antidopage.
- Le local doit contenir au moins trois pièces séparées, à savoir une salle d'attente pour environ 10 personnes, un bureau de travail pour l'inspecteur antidopage et le médecin ainsi qu'une salle d'eau où les contrôles auront lieu.
- La fédération nationale de la manifestation est responsable des aspects matériels de l'organisation de la phase de contrôle après compétition.
- Le local antidopage doit contenir les équipements suivants :
 - kits antidopage (en nombre suffisant pour permettre le choix entre trois kits au moins),
 - récipients pour le prélèvement,
 - gants,
 - kits de scellé provisoire,
 - sacs en plastique,
 - cartons d'emballage pour envoyer les kits,
 - ruban adhésif,
 - enveloppes,
 - ficelle,
 - ciseaux,
 - boissons en quantité suffisante.
- La première pièce doit contenir : 2 tables, 8 chaises, 1 réfrigérateur, 1 poubelle, 1 raccordement téléphonique.
- La seconde pièce doit contenir : 2 tables, 3 chaises, toilettes, lavabo/douche, 1 poubelle, serviettes et savon, aération ou fenêtre ouverte.
- L'organisateur doit prévoir au moins une escorte par coureur à contrôler. Cette escorte reste auprès du coureur, l'observe à tout moment et l'accompagne au poste de contrôle de dopage.

4.3.8.2. Points de vigilance à l'arrivée

ARRIVÉE AVEC CIRCUIT TERMINAL

Selon la longueur de ce circuit et en fonction des écarts entre les différents groupes constitués, il peut y avoir un mélange de coureurs, risquant de fausser la course pour le classement à l'arrivée.



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.3.014

Il ne peut y avoir entraide entre des coureurs de la même équipe que s'ils sont au même point kilométrique.

Les dispositions à prendre sont alors:

- Le contrôle de l'entrée sur le circuit final, en arrêtant les groupes pouvant se mélanger avec des coureurs ayant pris un tour d'avance.
- Le pointage systématique des coureurs à chaque passage sur la ligne d'arrivée.
- Dans le cas d'un mélange sur le groupe de tête en particulier, il est indispensable que le commissaire à moto, étant le plus apte à venir à hauteur des coureurs, sépare les coureurs devant disputer le sprint final de ceux qui sont à un tour ou plus de l'arrivée.
- Le chronométrateur et le juge à l'arrivée (JA) s'assurent du nombre de tours de retard des coureurs arrêtés à l'entrée du circuit ou doublés sur le circuit.
- La distance doit être complétée par les coureurs. Tous les coureurs, ainsi que le véhicule balai, doivent effectuer la distance totale sans que la chaussée ne soit bloquée.

SPRINT À L'ARRIVÉE

Le sprint final fait l'objet de dispositions particulières :

- Pour son contrôle et la prise d'arrivée, il est essentiel que les commissaires et l'organisation ne tolèrent pas de véhicules et/ou de motos n'ayant aucune fonction primordiale à ce moment-là.
- Le président du collège des commissaires (PCC) peut demander au C2 d'effectuer la surveillance du sprint, soit derrière les échappés (selon les écarts), soit depuis la cabine des commissaires ou encore à l'aide des images TV. Il aide ensuite le JA à établir le classement.

Le ou les coureurs qui dévient du couloir qu'ils ont choisi au moment du lancement du sprint sont sanctionnés selon le barème des pénalités de l'UCI.

Toutes irrégularités dans les sprints intermédiaires ou les sprints d'arrivée doivent être signalées au PCC qui prendra les mesures adéquates. Les irrégularités les plus courantes sont :

- déviation du couloir,
- relais à la volée,
- tirage de maillot, de selle,
- tentative d'intimidation,
- coups de casque, genou, coude, main, épaule.



En cas de litige persistant, les enregistrements vidéo seront examinés avec soin par le collège des commissaires comprenant le juge à l'arrivée.

Dans le processus de décision des commissaires, doivent être prises en compte les questions suivantes :

- La déviation a-t-elle modifié le résultat de l'épreuve ?
- La déviation a-t-elle mis en danger des concurrents ?
- La déviation est-elle volontaire ?
- La déviation a-t-elle pour motif une raison extérieure (vent de côté, obstacles inattendus, coureur coupant son effort en tête de peloton) ?
- La déviation est-elle de la part d'un coureur qui a déjà fait l'objet d'un avertissement par le président du collège des commissaires ?

TEMPS DE COURSE ET "CASSURE"

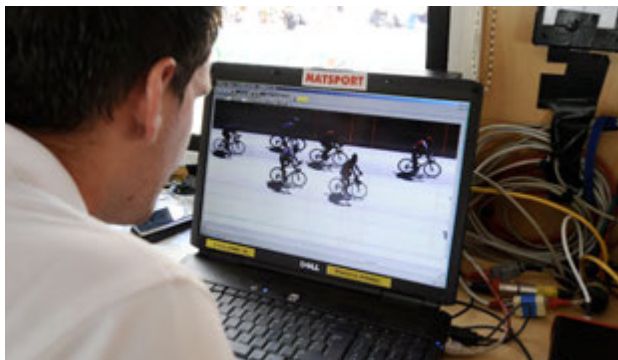
Par défaut, tous les coureurs d'un même groupe sont crédités du même temps de course. Si l'arrivée d'un peloton est très étirée, il peut y avoir jusqu'à 30 secondes d'écart entre un temps de course et le temps réel d'un coureur.

Cet avantage cesse quand les commissaires considèrent qu'un coureur ne fait plus partie du groupe précédent, appliquant ainsi la règle de la cassure évoquée au *point 7.1.* de ce guide.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 1.2.107

Si une différence d'une seconde ou plus est constatée entre l'arrière de la roue arrière du dernier coureur d'un groupe et l'avant de la roue avant du premier coureur du groupe suivant, les chronomètres enregistrent un nouveau temps pris sur le premier coureur du groupe. Toute différence d'une seconde ou plus (roue arrière – roue avant) entre coureurs doit donner lieu à un nouveau temps.



En cas de doute, l'enregistrement de la photo-finish sera prépondérant.



Pour plus d'information, cliquez ici : "Le commissaire-chronométrateur", point 7.1.

TROIS DERNIERS KILOMÈTRES

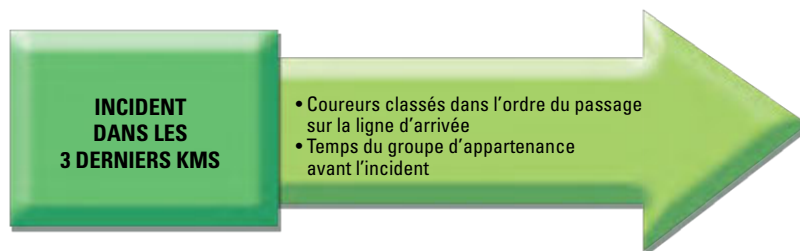


Schéma. Conséquences d'un incident dans les trois derniers kilomètres de course



- Lors d'une course par étapes, en cas d'accident ou de crevaison d'un ou plusieurs concurrents dans les trois derniers kilomètres ou après la flamme rouge, les coureurs sont classés dans l'ordre du passage sur la ligne d'arrivée, mais prendront le temps du groupe auquel ils appartenaient avant l'incident (**ARTICLE 2.6.027**).
- Ceci équivaut à la neutralisation, non pas des temps, mais des écarts dans les trois derniers kilomètres, les rendant non modifiables en cas d'incidents.
- Si sous l'effet de la chute le peloton se morcelle, le ou les coureurs impliqués dans la chute seront gratifiés du temps du peloton tel qu'il aurait dû être, c.-à.-d. le temps du premier groupe qui constituait ce peloton.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.6.029

Les **ARTICLES 2.6.027** et **2.6.028** ne sont pas applicables en cas d'arrivée en sommet, sauf si l'incident se produit avant l'ascension. Toute discussion concernant les qualifications "arrivée en sommet" et "avant l'ascension" est tranchée par le collège des commissaires.



Lorsque l'**ARTICLE 2.6.027** est applicable, une vigilance accrue est nécessaire, car l'application de la neutralisation peut à la fois être très difficile et complètement modifier le classement général de la course par étapes.

Voici les dispositions à prendre :

- Un système de relevés de la position des coureurs à 3 km de l'arrivée (commissaire en poste fixe, caméra ou transpondeurs) **peut** être utile dans certains cas d'incidents, mais n'est **pas obligatoire**.



Exemple de l'utilité d'un système de relevés de la position des coureurs à 3 km de l'arrivée

SITUATION	APPLICATION
Le relevé démontre qu'une cassure a déjà été enregistrée au passage des 3 km. Les commissaires constatent la chute d'un coureur, mais ne savent pas s'il appartenait au premier ou deuxième groupe.	Le relevé du passage à 3 km de l'arrivée permet d'attribuer le temps de course du premier ou du deuxième groupe à l'arrivée en ayant identifié si à 3 km de l'arrivée le coureur accidenté était dans le premier ou le deuxième groupe. Ce même relevé permet de justifier qu'il y avait bien une ou plusieurs cassures avant l'incident, et que celui-ci n'est pas la cause des écarts.
	À NOTER Ce point fait souvent l'objet de contestation de la part des coureurs.

- Dans les trois derniers kilomètres, les commissaires relèveront, de manière très précise, tous les incidents, mais aussi les coureurs distancés sans incidents. En cas de chute, ces derniers ne pourront pas voir leur écart annulé, car la chute n'en est pas la cause. Pour les coureurs victimes d'incidents constatés par les commissaires, il convient de relever :
 - leur dossard,
 - leur position au moment de l'incident.
- Parfois, les commissaires n'ont pas assez d'éléments pour distinguer les coureurs dont l'écart doit être annulé, principalement en cas de chutes. Faute de pouvoir déterminer si les écarts sont liés à la ou les chutes, les commissaires annuleront tous les écarts des groupes potentiellement concernés.
- Visionner les images de l'hélicoptère ou des caméras fixes peut évidemment aider à la prise de décision.
- Un coureur qui, après une chute dans les 3 derniers kilomètres, serait évacué par le service médical, sans franchir la ligne d'arrivée, sera classé à la dernière place de l'étape avec le temps du groupe où il se trouvait. Dans ce cas uniquement, il pourra repartir le lendemain pour l'étape suivante sans avoir terminé l'épreuve.
- Le commissaire-chronométrateur et le juge à l'arrivée seront vigilants à la manière de présenter les résultats : cette règle induit qu'un coureur peut être placé après d'autres coureurs, mais avec un temps d'étape plus rapide. Certains programmes ne calculent pas ces situations correctement.



Exemple d'écart pour trois coureurs concernés par la règle des trois derniers kilomètres

126	21	GAUDIN Damien	EUC	FRA	..
127	5	MARINO Jean-Marc	SOJ	FRA	..
128	167	*TARRIDE Grégoire	LPM	FRA	..
129	12	CLARKE William	ARG	AUS	..
130	57	*VAN POPPEL Danny	VCD	NED	22"
131	56	VAN POPPEL Boy	VCD	NED	28"
132	92	MERTENS Tim	TSV	BEL 8:05"	00"
133	83	KREDER Michel	GRS	NED	..
134	112	GARCIA ECHEGUIBEL Egoi	COF	ESP	..
135	135	MURAVYEV Dimitriy	AST	KAZ	05'14"
136	132	GUARNIERI Jacopo	AST	ITA	..
137	188	*JIM Songezo	MTN	RSA	05'15"
138	162	*BUSH Robert	LPM	USA 8:03"	07'02"
139	136	SEELDRAERS Kevin	AST	BEL	08'14"
140	154	GODDAERT Kristof	IAM	BEL	08'16"
141	127	VOGONDY Nicolas	AJW	FRA	09'44"
142	23	*COUSIN Jérôme	EUC	FRA	..



Un point spécifique du communiqué des commissaires expliquera cette situation :

Exemple de communiqué

ARTICLE UCI 2.6.027 : incident dans les 3 derniers kilomètres de l'étape

Victime de chute ou d'incident mécanique dans les 3 derniers kilomètres de l'arrivée, les coureurs suivants sont classés dans le temps du groupe dans lequel ils se trouvaient, soit un temps de 3 h 38'55" :

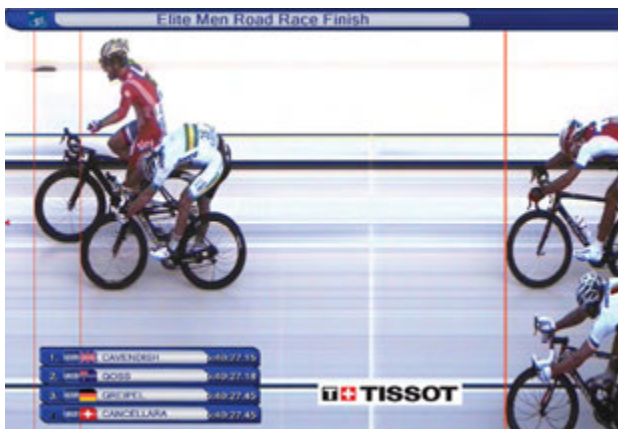
Dos 92 Tim MERTENS – TOPSPORT VLAANDEREN BALOISE

Dos 83 Michel KREDER – GARMIN SHARP

Dos 112 Egoï GARCIA ECHEGUIBEL – COFIDIS, SOLUTIONS CREDITS

4.3.8.3. Les résultats et classements

ÉTABLIR LE CLASSEMENT DE L'ÉPREUVE D'UNE JOURNÉE OU DE L'ÉTAPE



- Le **chronomètreur** enregistre les temps des différents groupes, qu'il établit sur la feuille d'ordre de passage du juge à l'arrivée (JA).
- Les arrivées se jugent au boyau de la roue avant des machines, au point de tangence avec le plan vertical élevé au-dessus de la ligne d'arrivée.
- Les temps à l'arrivée sont pris jusqu'au dixième de seconde au moins.



RÈGLEMENT UCI

- La prise de temps se fait par un appareil de chronométrage électronique (**ARTICLE 1.2.106**).
- L'arrivée a lieu au moment où le boyau/pneu de la roue avant touche le plan vertical élevé au début de la ligne d'arrivée. À ce sujet, la photo-finish est déterminante (**ARTICLE 1.2.100**).

- Le **véhicule balai** doit franchir la ligne d'arrivée et son responsable doit remettre au JA la liste des coureurs ayant abandonné.
- En cas d'arrivée très disputée et avant de rendre son verdict, le JA doit s'en rapporter à la **lecture de la photo-finish**. Le classement d'une étape ou d'une épreuve se fait suivant l'ordre d'arrivée.
- C'est à partir de tous ces éléments que le JA peut établir le **classement définitif** en utilisant la "grille" de contrôle afin de ne pas oublier de coureurs ou de ne pas les classer deux fois. Il peut se faire aider si nécessaire.
- Le JA établit ensuite les classements généraux, en collaboration avec les chronomètreurs. Une méthodologie de vérification par échantillonnage est acceptable, en focalisant sur les cas suivants :
 - Les 10 premiers coureurs de l'étape.
 - Les 10 premiers coureurs du classement général avant l'étape.
 - Les coureurs concernés par les pénalités ou les bonifications.
 - Les coureurs retardés, abandonnés, déclassés ou mis hors course.
 - Les coureurs concernés par la règle des 3 derniers kilomètres.
 - Des coureurs du classement au hasard.
- Une certaine pression pèse sur le JA, à qui on demande de communiquer rapidement les classements officiels, pour communication:
 - à la presse,
 - au protocole,
 - à la production TV pour affichage.

Il convient de transmettre ces informations rapidement, en s'assurant qu'elles soient fiables. Toute information susceptible d'être modifiée doit être retenue (p.ex. : déclassement du vainqueur d'un sprint massif).
- Pour permettre cette rapidité, les commissaires doivent se rassembler promptement près du JA et l'informer d'éventuelles décisions. À défaut, ils confirmeront qu'il n'y a pas d'éléments susceptibles de modifier le résultat.



Pour plus d'information, cliquez ici : "**À l'arrivée de la course**", point 6.2.

LES DIFFÉRENTS CLASSEMENTS DES ÉPREUVES PAR ÉTAPES

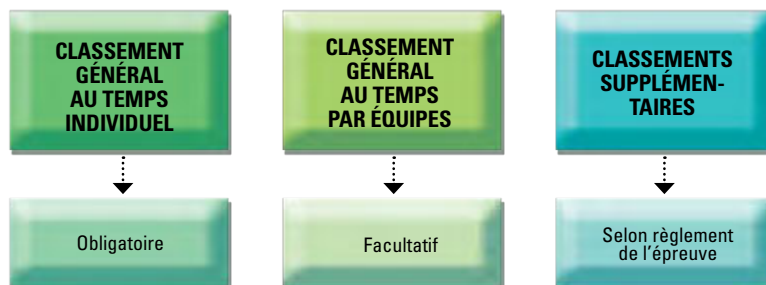


Schéma. Classements des épreuves par étapes

- Le classement général au temps individuel est obligatoire.
- Le classement général au temps par équipes est facultatif.
- D'autres classements supplémentaires peuvent être prévus par l'organisateur dans son règlement particulier à savoir:
 - classement général individuel aux points,
 - classement du meilleur grimpeur,
 - classement des sprints (sprints intermédiaires),
 - classement du meilleur jeune, meilleur combatif, ou du combiné.
- Cela permet aux organisateurs de pouvoir attribuer des maillots de leaders dont le nombre est limité.



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.6.013

Différents classements peuvent être prévus et doivent être basés exclusivement sur des critères sportifs. Le classement général au temps individuel et le classement général au temps par équipes sont obligatoires dans les épreuves de l'UCI World Tour et des circuits continentaux pour les hommes élites et les moins de 23 ans dans les classes HC, 1 et 2. Sur la base des classements, seuls 4 maillots de leader peuvent être attribués dans les épreuves de l'UCI WorldTour et des circuits continentaux des classes HC et 1 pour les hommes élites et les moins de 23 ans, et maximum 6 maillots dans les autres épreuves. Le maillot de leader du classement général individuel au temps est obligatoire.



Schéma. Nombres de maillots de leader selon les épreuves

CLASSEMENT GÉNÉRAL INDIVIDUEL AU TEMPS

Le classement général individuel au temps est la somme pour chaque coureur des temps crédités :

- à chaque étape, avec une précision de 1 seconde, y compris le prologue et les CLM par équipes,
- moins les bonifications,
- plus les pénalités.



Schéma. Établissement du classement général individuel au temps



RÈGLEMENT UCI

En cas d'égalité de temps au classement général individuel, les fractions de seconde enregistrées lors des étapes contre-la-montre individuelles (y compris le prologue) sont réincorporées dans le temps total pour départager les coureurs ex aequo. En cas de nouvelle égalité ou à défaut d'étapes contre-la-montre individuelle, il est fait appel à l'addition des places obtenues à chaque étape et, en dernier ressort, à la place obtenue dans la dernière étape disputée (**ARTICLE 2.6.015**).



RÈGLEMENT UCI

- Il ne peut être attribué de bonifications en cours d'étapes ou demi-étapes sans en prévoir à l'arrivée (**ARTICLE 2.6.020**).
- Les bonifications seront uniquement reportées au classement général au temps individuel. Aucune bonification ne sera attribuée pour les étapes contre-la-montre et pour le prologue (**ARTICLE 2.6.021**).
- Il est autorisé de prévoir des bonifications aux conditions suivantes :

1. Grands tours : 3 sprints intermédiaires au maximum	2. Autres épreuves
Sprints intermédiaires	
• étapes: 3 sprints maximum	• demi-étapes : 1 sprint maximum • étapes : 3 sprints maximum
Bonifications	
• sprints intermédiaires : 6" - 4" - 2" • arrivée : 20" - 12" - 8"	• sprints intermédiaires : 3" - 2" - 1" • arrivée demi-étape : 6" - 4" - 2" • étape : 10" - 6" - 4"

(**ARTICLE 2.6.019**)

CLASSEMENTS PAR POINTS ET DE LA MONTAGNE

Ces classements sont établis en additionnant les points acquis lors de différents sprints signalés dans le guide technique et suivant un barème de points prévus dans le règlement particulier de l'épreuve.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.6.017

- En cas d'égalité au classement général individuel aux points, il est fait application des critères suivants, jusqu'à ce qu'il y ait départage :
 1. *nombre de victoires d'étapes ;*
 2. *nombre de victoires dans les sprints intermédiaires comptant pour le classement général aux points ;*
 3. *classement général individuel au temps.*
- En cas d'égalité au classement général individuel de la montagne, il est fait application des critères suivants, jusqu'à ce qu'il y ait départage :
 1. *nombre de premières places dans les côtes de la catégorie la plus élevée ;*
 2. *nombre de premières places dans les côtes de la catégorie suivante et ainsi de suite ;*
 3. *classement général individuel au temps.*



CLASSEMENT GÉNÉRAL PAR ÉQUIPES AU TEMPS

L'addition des trois meilleurs temps individuels de chaque équipe permet d'établir le classement général par équipes.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.6.016

- Le classement par équipes du jour s'établit par l'addition des trois meilleurs temps individuels de chaque équipe sauf le contre-la-montre par équipes qui est régi par le règlement particulier de l'épreuve. En cas d'égalité, les équipes sont départagées par l'addition des places obtenues par leurs trois meilleurs temps de l'étape. En cas de nouvelle égalité, les équipes sont départagées par la place de leur meilleur coureur au classement de l'étape.
Le classement général par équipes s'établit par l'addition des trois meilleurs temps individuels de chaque équipe dans toutes les étapes courues. En cas d'égalité, il est fait application des critères suivants, jusqu'à ce qu'il y ait départage:
 1. *nombre de premières places dans le classement par équipes du jour;*
 2. *nombre de deuxièmes places dans le classement par équipes du jour ; etc.*
 S'il y a toujours égalité, les équipes sont départagées par la place de leur meilleur coureur au classement général individuel.

MAILLOTS DU LEADER

Les maillots de leaders d'une course par étapes sont remis et portés par les coureurs selon les critères sportifs décrits dans les articles ci-après.



RÈGLEMENT UCI

- Sur la base des classements, seuls 4 maillots de leader peuvent être attribués dans les épreuves de l'UCI WorldTour et des circuits continentaux des classes HC et 1 pour les hommes élites et les moins de 23 ans, et maximum 6 maillots dans les autres épreuves. Le maillot de leader du classement général individuel au temps est obligatoire (**ARTICLE 2.6.013**).
- Le leader de chaque classement est tenu de revêtir le maillot distinctif correspondant. Si un coureur est en tête de plusieurs classements, l'ordre de priorité des maillots distinctifs est le suivant:
 1. *classement général au temps;*
 2. *classement général par points;*
 3. *classement général du meilleur grimpeur;*
 4. *autres (jeune, combiné, etc.): l'ordre de priorité parmi ces autres maillots est fixé par l'organisateur.*

Les coureurs d'une équipe leader d'un classement par équipes sont obligés de porter le signe distinctif correspondant (**ARTICLE 2.6.018**).

- Dans les étapes contre-la-montre, les leaders peuvent revêtir le maillot ou la combinaison aérodynamique de leur équipe si l'organisateur ne fournit pas un maillot ou combinaison de leader aérodynamique (**ARTICLE 1.3.055**).

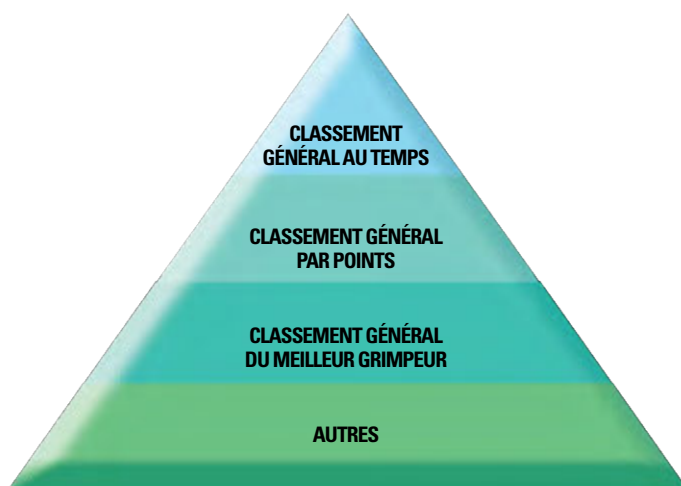


Schéma. Ordre de priorité des maillots de leader

DIFFUSION DES CLASSEMENTS

- Pour les besoins de la TV, de la presse et du protocole, il est courant de diffuser un classement partiel (les 10 premiers de l'étape, les 5 premiers du général, etc.), c.-à-d. le classement officiel.
- Le classement officiel est repris dans les incrustations TV quelques secondes après l'arrivée. Il peut apparaître par diffusion SMS, ou sur internet, dans les dépêches d'agence de presse. Il est pertinent de mentionner "classement provisoire" à chaque fois qu'il apparaît.
- Il est utile de ne pas attendre le dernier coureur ou les dernières décisions pour diffuser de manière officielle les résultats du jour. À noter que ce n'est pas obligatoire et qu'il faut s'abstenir en cas de fort doute sur une modification future majeure (déclassement du sprint, pénalité en temps, etc.).



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Les standards d'installation d'un site d'arrivée.
- La signification et l'application de la règle de la cassure.
- L'application de la règle des trois derniers kilomètres.
- Calculer les différents classements et les cas d'égalité.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Fixer le dispositif de surveillance de l'arrivée des coureurs, y compris en cas de final en circuit et de sprint massif.
- Vérifier qu'il existe une méthodologie de vérification des classements.
- Rassembler rapidement toutes les informations influençant le classement, y compris les décisions des commissaires.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser diffuser des classements officieux qui risquent d'être modifiés.
- Se reposer complètement sur le prestataire de chronométrage pour établir les classements.
- Laisser un organisateur mettre en place un trop grand nombre de maillots de leader.

4.3.9. RADIO-TOUR

Le système d'information à la radio, dont sont équipés les véhicules de la course, est appelé “**radio-tour**”.

La qualité de l'information radio-tour constitue un élément déterminant pour la réussite des courses. Ses fonctions doivent remplir les critères suivants :

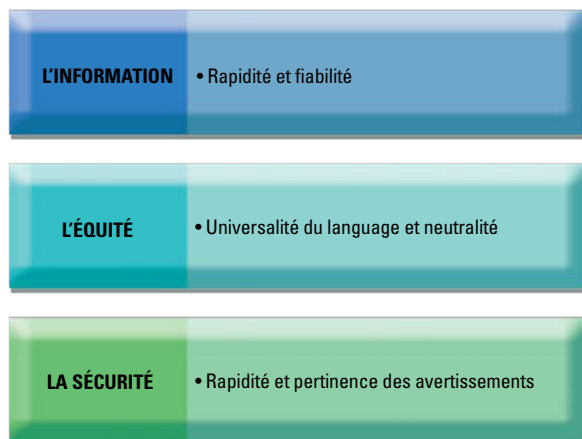


Schéma. Critères de qualité de radio-tour

RÈGLEMENTATION



RÈGLEMENT UCI

- (N) L'organisateur assurera un service d'information “radio-tour” à partir de la voiture du président du collège des commissaires. Il doit exiger que tous les véhicules soient équipés d'un récepteur leur permettant de recevoir en permanence “radio-tour” (**ARTICLE 2.2.021**).
- Les personnes accréditées doivent percevoir les informations et les directives concernant le déroulement de l'épreuve (**ARTICLE 2.2.044**)
- **Caravane de presse** : Ces véhicules doivent être pourvus d'une plaque accréditive à l'avant et à l'arrière. Tous ces véhicules doivent être obligatoirement équipés d'un récepteur leur permettant de recevoir en permanence radio-tour (**ARTICLE 2.2.048**).
- Les informations doivent être transmises en français ou en anglais et dans la langue du pays où se déroule l'épreuve (**ARTICLE 2.2.046**).

LES FONCTIONS RADIO-TOUR

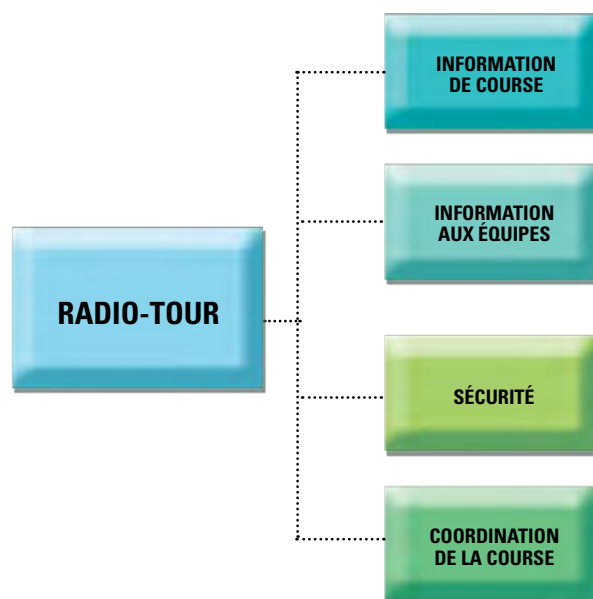


Schéma. Les fonctions de radio-tour

Information de course : radio-tour est la voix officielle transmettant les informations relatives à la course ; elle informe toutes les personnes évoluant à l'échelon course des éléments suivants :

- point kilométrique et position de la course,
- composition des groupes et écarts,
- résultats des sprints intermédiaires,
- points particuliers à venir (sprints à venir, approche des zones de ravitaillement, des points décisifs).

Information aux équipes : cette information permet aux DS de bâtir leur stratégie de course et d'agir auprès des coureurs :

- sur la base d'une information unique, identique et reçue simultanément par tous,
- sur appel des équipes quand les coureurs le demandent (ravitaillement, dépannage, etc.)

Sécurité :

- instructions importantes sur la conduite des véhicules ("accélérez", "déviez", etc.),
- diffuser des messages de prudence à toutes les personnes évoluant à l'échelon course (prévention routière, problèmes de voirie, obstacles imprévus, etc.),
- relayer rapidement les demandes d'assistance (police, médecin, ambulance, etc.),
- concertation rapide entre l'organisateur et les forces de l'ordre.

Coordination de la course :

- concertation permanente, confidentielle et immédiate entre la direction de l'épreuve et les commissaires,
- interpellation directe de certains participants (DS, journalistes, autres officiels, etc.).

LES MOYENS DE RADIO-TOUR

Le speaker radio-tour circule à bord de la voiture du président du collège des commissaires (PCC), avec lequel il collabore étroitement.

Matériel : le speaker radio-tour dispose de plusieurs fréquences radio, un minimum de 2 fréquences indépendantes l'une de l'autre. La première est appelée fréquence "radio-tour", la seconde fréquence "inter-commissaires".

Il peut exister d'autres canaux/fréquences de communication :

- Canal info
- Canal médical
- Canal direction de l'organisation

Le matériel doit être vérifié avant le départ et être fiable. En cas de défaillance technique, un dépannage doit être assuré rapidement.

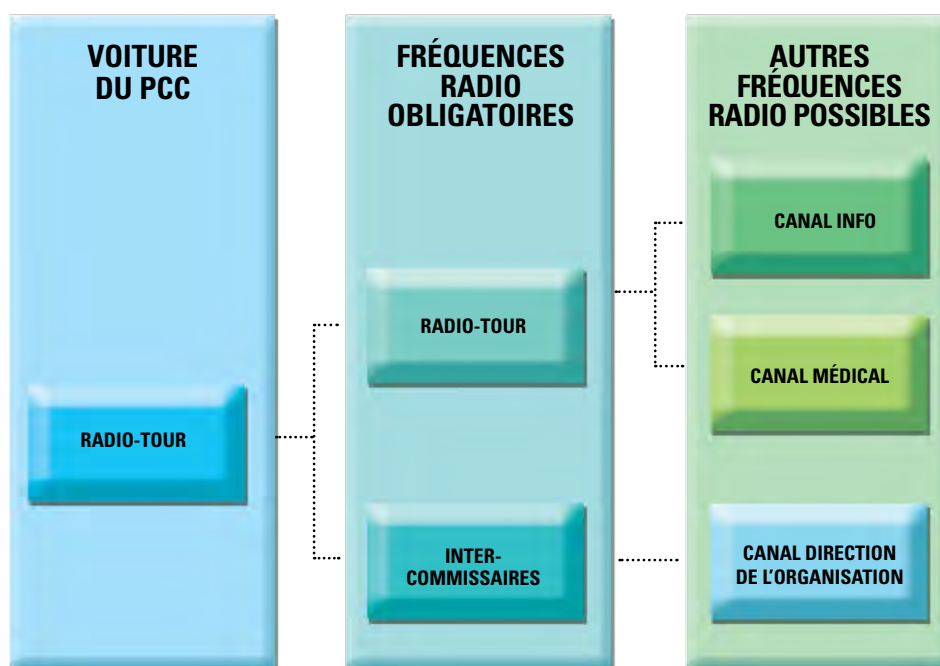


Schéma. Différences fréquences radio du speaker radio-tour

L'utilisation de plusieurs fréquences requiert rigueur et concentration permanentes :

EN ÉMISSION	EN RÉCEPTION
• Ne pas se tromper de fréquence	• Savoir écouter des fréquences qui parfois émettent en même temps • Distinguer qui émet, sur quel canal et pourquoi • Prioriser et mémoriser les informations entendues pour agir ou faire agir

Langage : en français ou en anglais et dans la langue du pays.

- Le lexique radio-tour doit être respecté, garantissant l'universalité d'un langage qui est souvent technique et imagé (voir à la fin de ce chapitre).
- Des phrases courtes, la répétition et une diction ralentie permettent de se faire comprendre facilement par des suiveurs originaires de toutes nations.

Qualités requises

- Cette fonction nécessite du speaker radio-tour une réactivité et concentration importante.
- De nombreuses tâches se font “par réflexe”, l’expérience est donc l’atout primordial.
- Un grand sens de l’observation et un certain sang-froid sont également nécessaires pour cette personne qui apparaît souvent comme une “tour de contrôle”, bien qu’elle ne soit pas décisionnaire.

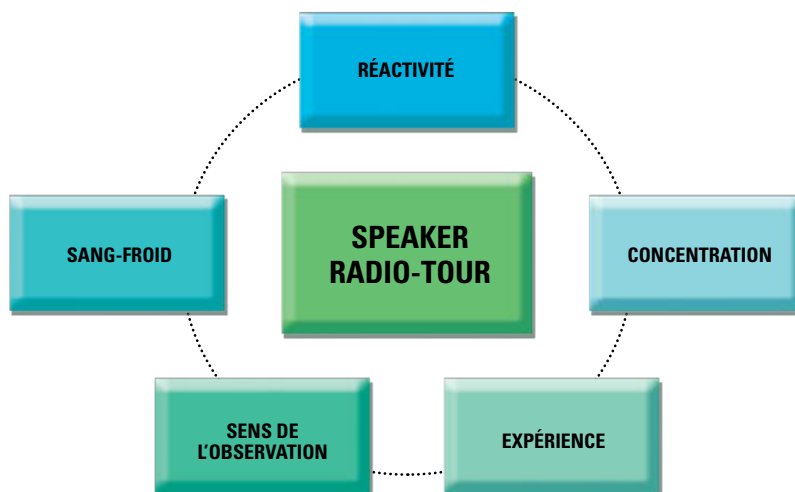


Schéma. Qualités requises du speaker radio-tour

INTERACTIONS ENTRE LE SPEAKER RADIO-TOUR ET COLLÈGE DES COMMISSAIRES

- Si le speaker radio-tour est un collaborateur précieux des commissaires, il faut garder à l’esprit que c’est une fonction mise en place par l’organisation. Le speaker radio-tour doit être licencié.
- Personne à l’échelon course ne peut considérer ou attendre que le speaker radio-tour agisse comme un commissaire. **Le speaker radio-tour a la responsabilité de la qualité de l’information**, pas des décisions qui sont prises en conséquence.
- À l’inverse, **les commissaires ne doivent pas se substituer à radio-tour** en informant du déroulement de la course sauf défaillance constatée.
- Les commissaires utilisent **le canal inter-commissaires à volonté**, pour l’organisation du collège pendant la course et sa coordination.
- Par contre, ils utiliseront **radio-tour avec parcimonie**, y laissant la priorité à la diffusion de l’information générale par le speaker radio-tour. Il leur est nécessaire d’utiliser la fréquence radio-tour pour :
 - annoncer une décision, une consigne émanant du collège des commissaires,
 - demander à un des suiveurs de modifier son comportement ou sa position.

Les commissaires peuvent demander au speaker radio-tour de faire passer ces messages à leur place. Dans ce cas, celui-ci prendra la précaution de faire savoir qu’il s’agit d’une consigne émanant des commissaires

“Le président du collège des commissaires informe que...”

“La moyenne calculée par le chronomètre pour la première heure de course est de ...”

“Le juge à l’arrivée confirme le classement du 2^e sprint bonification...”

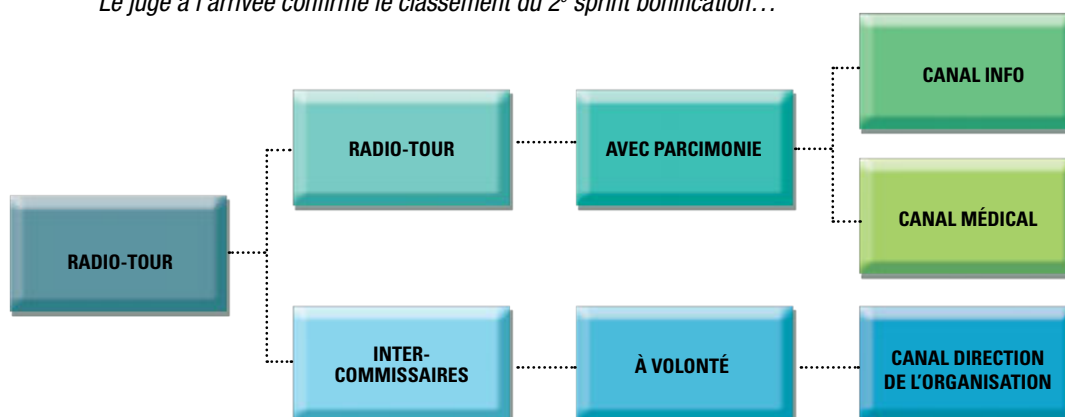


Schéma. Utilisation des fréquences radio par les commissaires

UTILISATION DE LA RADIO PAR LES COMMISSAIRES

Les précautions qui s'imposent aux commissaires qui utilisent la radio sont les mêmes que pour le speaker radio-tour :

- Tester le fonctionnement du matériel avant la course.
- Rester concentré et toujours prêt à intervenir.
- Articuler clairement et parler lentement.
- Maîtriser les langues officielles.
- Toujours respecter la communication en cours, sauf urgence absolue.
- Veiller à bien tenir le micro (il est fortement recommandé de demander des conseils à l'opérateur technique).

POUR LES COMMUNICATIONS ENTRE DEUX INTERLOCUTEURS SUR LE CANAL INTER-COMMISSAIRES

1. L'intervenant s'identifie.
2. Il appelle son interlocuteur et attend de recevoir une confirmation de réception de la part de celui-ci.
3. L'intervenant communique son message.
4. Il limite son discours au strict nécessaire.

POUR LES MESSAGES DIFFUSÉS SUR RADIO-TOUR

1. Que vais-je dire ?
2. À qui le message est-il destiné ?
3. La fréquence est-elle libre ?
4. Demeurer courtois en toutes circonstances.
5. Ne parler que lorsque cela est nécessaire ou opportun.
6. Distinguer l'essentiel de l'accessoire.

LES INFORMATIONS DE RADIO-TOUR IMPORTANTES POUR LES COMMISSAIRES

Parmi des informations très diverses, le speaker radio-tour collecte et répercute des informations qui aident le collège des commissaires à agir :

- le moment du départ, tant fictif que réel,
- les éventuels changements par rapport à la liste des partants et le nombre réel de partants,
- les points de passage dangereux,
- les appels de coureurs (vêtements, problème mécanique, soins médicaux, etc.),
- les changements de situation dans le peloton (attaques, lâchés, cassures, crevaisons, chutes, coureurs ou équipes en tête du peloton, écarts, etc.), en donnant les numéros de dossard par ordre numérique croissant ; si le changement se révèle durable, il ajoutera le nom, prénom et l'équipe des coureurs en question,
- le rappel de la composition des groupes en course et leur position,
- les dispositions à prendre suite à une chute (appel du médecin, des équipes concernées, consignes de circulation),
- les passages à niveau fermés,
- le passage du panneau kilométrique annonçant la distance restant à parcourir pour les sprints intermédiaires, le sommet des côtes et le sprint final,
- l'ordre de passage des coureurs aux sprints intermédiaires et au sommet des côtes, ainsi que les points qu'ils remportent,
- les moyennes horaires,
- le vainqueur de l'épreuve et ceux terminant aux places d'honneur,
- dans les épreuves par étapes, en fonction du développement de la course, les changements dans les classements généraux,
- dans les épreuves contre-la-montre, les temps intermédiaires et finaux de chaque concurrent, ainsi que, de temps en temps, le classement provisoire,
- les coureurs qui devront se présenter pour la cérémonie protocolaire suivant l'épreuve.

LA MOTO INFORMATION

Rôle

- La moto information rapporte au speaker tous les mouvements constatés à un endroit donné de la course : la composition des échappées, la position de la course, les écarts entre les groupes, etc.

À NOTER

Pour leur positionnement dans les différentes situations de course, consultez les schémas du point 4.3.5.

- Il circule sur une moto qu'il pilote lui-même.
- Il veille à ne jamais gêner ni avantager aucun coureur.
- Il respecte le travail des commissaires, des photographes et des cameramen en étant flexible et discret dans ses approches des coureurs.

Équipement

- Port d'un casque intégral muni d'écouteurs et d'un micro insensible aux sons latéraux (p.ex. rafales de vent).
- Matériel pour capter radio-tour et émettre sur la fréquence inter-commissaires et information.
- Chronomètre pour relever les écarts.

LE MATÉRIEL RADIO

- Il appartient à l'organisateur de trouver un prestataire qui lui fournira un réseau conforme aux conditions imposées par le Règlement UCI.
- Le prestataire met à disposition un nombre suffisant d'équipements pour tous les véhicules motorisés de la course.
- Il communique la fréquence radio-tour qui apparaîtra dans le guide technique et sera rappelée lors des réunions d'avant course.
- La présence d'un opérateur technique est nécessaire :
 - Il met à disposition le matériel nécessaire à l'émission et à l'écoute.
 - Il installe les émetteurs-récepteurs dans les véhicules de course.
 - Il effectue des essais pour vérifier le fonctionnement des appareils et du réseau.
 - Il intervient en cas de problème.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Comment est organisée l'information entre les motos information et le speaker radio-tour.
- Les limites de responsabilités du speaker radio-tour.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'appuyer sur le speaker radio-tour pour la relation avec l'organisateur et les traductions.
- Ecouter les informations radio-tour et les vérifier lorsque c'est possible.
- Noter les informations essentielles et durables.
- Prendre en main l'équipement radio pour des informations efficaces.
- Se familiariser avec le langage type de radio-tour.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Solliciter le speaker radio-tour comme un collègue commissaire.
- Laisser le speaker radio-tour annoncer des décisions qui n'ont pas été prises par le collège des commissaires.
- Perturber la concentration nécessaire du speaker radio-tour quand le travail est intense.
- Donner les informations de la course à la place du speaker radio-tour.

LEXIQUE RADIO-TOUR

La liste d'exemples ci-dessous constitue un lexique standardisé non exhaustif. Quelle que soit leur langue maternelle, les commissaires doivent s'habituer à les comprendre dans au moins une des langues utilisées par radio-tour :

INFORMATIONS GÉNÉRALES

- “Départ dans 1 minute ; véhicules à l'avant, merci de prendre de l'avance”.
- “Nous vous prions de respecter strictement les règles de sécurité et de prudence”.
- “Le départ donné par M./Mme. X + titre”.
- “La moyenne horaire pour la 2e heure de course est de xx km/heure”.
- “Nous vous souhaitons une excellente course (ou étape)”.

MISE EN GARDE

- “Nous avons une descente très rapide”.
- “Véhicule mal garé sur le côté gauche/droite de la chaussée”.
- “Rétrécissement de la chaussée ; passage sur une file – prudence”.
- “Attention : giratoire – passage des deux côtés – passage à droite/gauche”.
- “Nous entrons dans la ville de X, attention aux obstacles”.

APPELS

- “L'équipe xxx est demandée à l'avant de la course par le 61 pour un ennui mécanique”.
- “L'équipe xxx est demandée au peloton pour crevaillon. C'est le 61 qui appelle sa voiture”.
- “L'équipe xxx est demandée en queue de peloton pour vêtements”.
- “L'équipe xxx est demandée en queue de peloton par le 61 pour ravitaillement”.
- “Le médecin est demandé par le coureur 61 en queue de peloton”.
- “Voiture d'assistance neutre merci de venir vous placer derrière la voiture xxx”.
- “Le service d'assistance neutre est demandé en queue de peloton pour le 61”.
- “Merci aux voitures en tête de prendre du champ”.
- “Les véhicules derrière le groupe de tête, repassez à l'avant. Pour les équipes replacez-vous derrière le PCC”.

INFORMATION COURSE

- “Un groupe de xxx coureurs essaie de faire la jonction avec les hommes de tête”.
- “Un groupe de coureurs vient de prendre de l'avance sur le peloton”.
- “Le 61 fait la jonction”.
- “Les hommes de tête avec 15 secondes d'avance sur la contre-attaque”.
- “Le peloton vient d'entrer dans la ville de xxx”.
- “5 secondes d'avance”.
- “Le coureur 61 est repris par le peloton”.
- “Crevaillon du coureur 61 parmi les hommes de tête”.

INFORMATION COURSE (SUITE)

“Le 61 a toujours 5 secondes d’avance”.

“Le 61 a été lâché par le groupe de tête”.

“L’écart augmente”.

“3 coureurs sont sortis du groupe de tête”.

“Le 61, avec un avantage de 10 secondes”.

“Les 3 hommes comptent un avantage de 10 secondes sur le peloton”.

“Les coureurs ont été repris par le peloton”.

“Retour au peloton du 61 après crevaisson”.

“Il s’agit du coureur portant le dossard 31”.

“Le peloton est revenu sur les hommes de tête”.

“L’écart se réduit légèrement”.

“Les coureurs intercalés avec un retard de 10 secondes”.

“Toujours 3 hommes en tête”.

“Le peloton se trouve à 1km du sprint intermédiaire”.

“Peloton emmené par les coureurs de l’équipe xxx”.

“3 coureurs avec une dizaine de mètres d’avance sur le peloton”.

“3 coureurs sont sortis du peloton”.

“Cassure en tête du peloton avec une dizaine de coureurs”.

“Une centaine de mètres d’avance pour les coureurs 101, 95 et 61”.

“Composition de l’échappée : pour l’équipe xxx le 127 pour l’équipe xxx le 86 et 84, etc.”.

“Le 61 a abandonné”.

“Tentative échappée terminée”.

“Zone de ravitaillement à xxx km”.

“Coureurs regroupés en peloton étiré”.

“Les 3 coureurs se sont à nouveau regroupés à l’avant”.

“Le 122 a rejoint le peloton”.

“Écart stabilisé à xxx minutes”.

“Tête de la course à xxx (nom de la ville) au km xxx de la course”.

“Le résultat du sprint : Premier le 122. Deuxième le 89. Troisième le 54”.

“Les 3 hommes de tête dans la traversée de la ville de xxx”.

4.3.10. PARTICULARITÉS DE DIFFÉRENTES ÉPREUVES

Jusqu'à présent, l'accent a principalement été mis sur les épreuves d'une journée et par étapes. Dans cette partie, sont résumées les particularités propres aux :



4.3.10.1. Épreuves contre-la-montre individuelles

DISTANCES



Les distances pour une épreuve contre-la-montre individuelle sont fixées dans le Règlement UCI conformément à l'**ARTICLE 2.4.001**.

Tableau. Distance pour un CLM individuel selon le type de courses et la catégorie des coureurs

	HOMMES	FEMMES
Championnats du Monde Jeux Olympiques	Élite : 40-50 km	Élite : 20-30 km
Championnats du Monde	Moins de 23 ans : 30-40 km	Junior : 10-15 km
	Junior : 20-30 km	
Autres épreuves, distance maximale	Élite : 80 km	Élite : 40 km
	Moins de 23 ans : 40 km	
	Junior : 30 km	Junior : 15 km

AIRE DE DÉPART



- L'aire de départ est équipée d'une rampe de lancement pouvant accueillir le coureur et le teneur, ainsi que le chronométrateur qui donne le départ.



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.4.011

Départ

Le départ doit être pris à l'arrêt. Le coureur est tenu et lâché, sans être poussé, par un teneur, qui doit être le même pour tous les coureurs. (N) Le départ est pris à partir d'une rampe de lancement.

- Si cette rampe n'est pas disponible ou son utilisation présente un danger (rampe glissante, fort vent, etc.), le départ sera donné au sol, dans une zone délimitée par des barrières. Le commissaire doit contrôler cet aspect et anticiper les changements de météo, afin d'assurer que le départ de tous les coureurs soit donné dans les mêmes conditions.
- Dans l'aire de départ se situe également :
 - un espace sonorisé pour l'appel au départ par un speaker,
 - le parking des véhicules suiveurs en attente de partir (contrôlés par un dirigeant),
 - des toilettes,
 - la zone de contrôle des bicyclettes ainsi que les développements pour les courses junior.
- L'organisateur doit prévoir des véhicules suiveurs, disponibles pour les coureurs ou les directeurs sportifs, qui en effectuent la demande.



Pour plus d'information, cliquez ici : **"Départ d'un contre-la-montre", point 4.3.1.1**



RÈGLEMENT UCI

L'ordre de départ

- Il est fixé par l'organisateur de l'épreuve suivant un critère objectif à reprendre dans le programme - guide technique de l'épreuve (**ARTICLE 2.4.006**).
- Les coureurs partent à intervalles identiques. Toutefois, cet intervalle peut être augmenté entre les coureurs partant en dernier lieu (**ARTICLE 2.4.007**).

PARCOURS

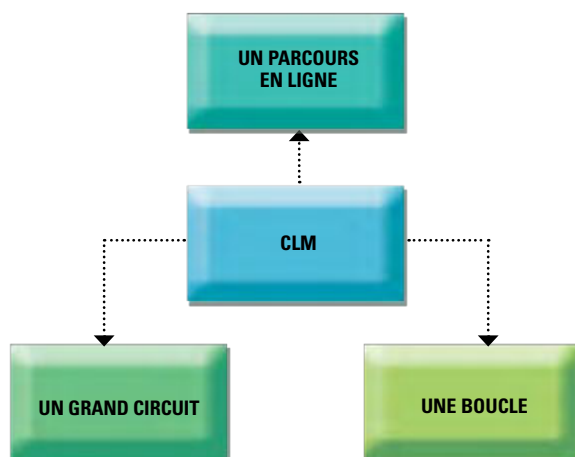


Schéma. Types de parcours possibles pour un CLM individuel

Le parcours d'un CLM individuel peut être:

- en ligne, avec départ et arrivée en des lieux différents,
- une boucle avec départ et arrivée au même endroit,
- un grand circuit. Par exemple, dans le cas d'un circuit parcouru deux fois, des vagues de départs devront être organisées afin que les coureurs ne se gênent pas: au lieu d'avoir un départ de minute en minute pour tous les coureurs, une pause est organisée au bout d'un certain nombre de coureurs. Ainsi, quand le premier coureur de la vague entre sur la deuxième boucle, le dernier coureur de la boucle est déjà parti.

Les moyens de sécurité doivent être adaptés et distribués entre les coureurs:

- ouverture pour chaque coureur par une moto,
- circulation sur le parcours coupée dans les deux sens,
- carrefours gardés du premier au dernier coureur.

Le président du collège des commissaires effectuera une reconnaissance du parcours pour s'assurer que les trajectoires des coureurs ne présentent pas de danger non signalé et que tous les coureurs peuvent emprunter la même trajectoire. Il repérera à cette occasion les points fixes ou les déviations qui seront utilisés par les membres du collège des commissaires pour la surveillance des coureurs. Il contrôlera également l'accès à la rampe pour les coureurs et l'état de celle-ci.

Le teneur doit être le même du début à la fin de l'épreuve et sans changement.

Une zone de ravitaillement à pied peut être organisée pour les distances importantes de contre-la-montre individuel.



RÈGLEMENT UCI

Parcours

- Les distances restant à courir doivent être indiquées visiblement tous les 5 km au moins. Pour les épreuves en côte, chaque kilomètre doit être indiqué (**ARTICLE 2.4.004**).
- (N) L'organisateur doit prévoir à proximité du départ un circuit d'échauffement d'au moins 800 mètres (**ARTICLE 2.4.005**).

CONTRÔLE DES COUREURS ET DE LEURS VÉLOS



RÈGLEMENT UCI - ARTICLE 2.4.010

Chaque coureur doit se présenter pour un contrôle de sa bicyclette au plus tard 15 minutes avant son heure de départ, sous peine de refus de départ (**ARTICLE 2.4.010**).

- Une tolérance a été introduite : ce n'est pas le coureur, mais sa bicyclette qui est attendue 15 minutes avant son départ. Une fois contrôlée, la bicyclette doit rester dans l'enceinte de l'aire de départ.
- L'organisation doit donc prévoir des chaises pour l'attente des coureurs, ainsi que des supports pour vélo, à l'abri du public.
- Matériel nécessaire pour le contrôle des vélos :
 - le gabarit dimensionnel,
 - la balance pour le poids du vélo,
 - niveau, mètre, fil à plomb,
 - pied à coulisse.
- Un contrôle doit également être fait sur le coureur :
 - équipement vestimentaire,
 - casque.



Pour plus d'information, cliquez ici : "L'équipement vestimentaire", point 8.3.

- La signature n'est pas obligatoire lors du départ d'un CLM.

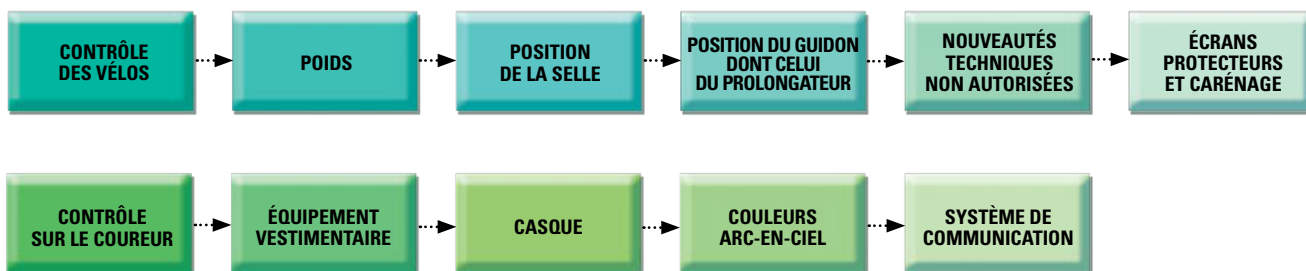


Schéma. Contrôle des coureurs et de leurs vélos avant le départ du CLM

CONDUITE DES VÉHICULES LORS D'UN CONTRE-LA-MONTRE INDIVIDUEL



- Les **véhicules suiveurs** doivent rester derrière leur coureur, en respectant la distance des 10 m et l'interdiction de remonter à la hauteur de leur coureur. Pour communiquer, l'emploi de mégaphones, haut-parleurs et oreillettes est autorisé.
- Le **dépannage** est entrepris par le véhicule suiveur avec vélo ou roues (pour les motos: roues uniquement). Le véhicule suiveur ne peut pas transporter de vélos tenus hors gabarit et toute assistance mécanique ne sera autorisée qu'à l'arrêt.
- **Coureur rejoint:** Les distances minimales imposées entre coureurs rejoints doivent être respectées. Il en est de même pour les véhicules suiveurs avant de pouvoir s'intercaler.



RÈGLEMENT UCI

- Si un coureur est rejoint, il n'est pas autorisé à mener ni à profiter du sillage du coureur qui le rattrape (**ARTICLE 2.4.017**).
- Le coureur qui en rejoint un autre doit observer un écart latéral d'au moins deux mètres. Après un kilomètre, le coureur rejoint doit rouler à au moins 25 mètres de l'autre (**ARTICLE 2.4.018**).
- Si nécessaire, le commissaire doit obliger les coureurs, l'un à respecter l'écart latéral de 2 mètres et l'autre la distance de 25 mètres, sans préjudice des sanctions prévues au barème des pénalités (**ARTICLE 2.4.019**).

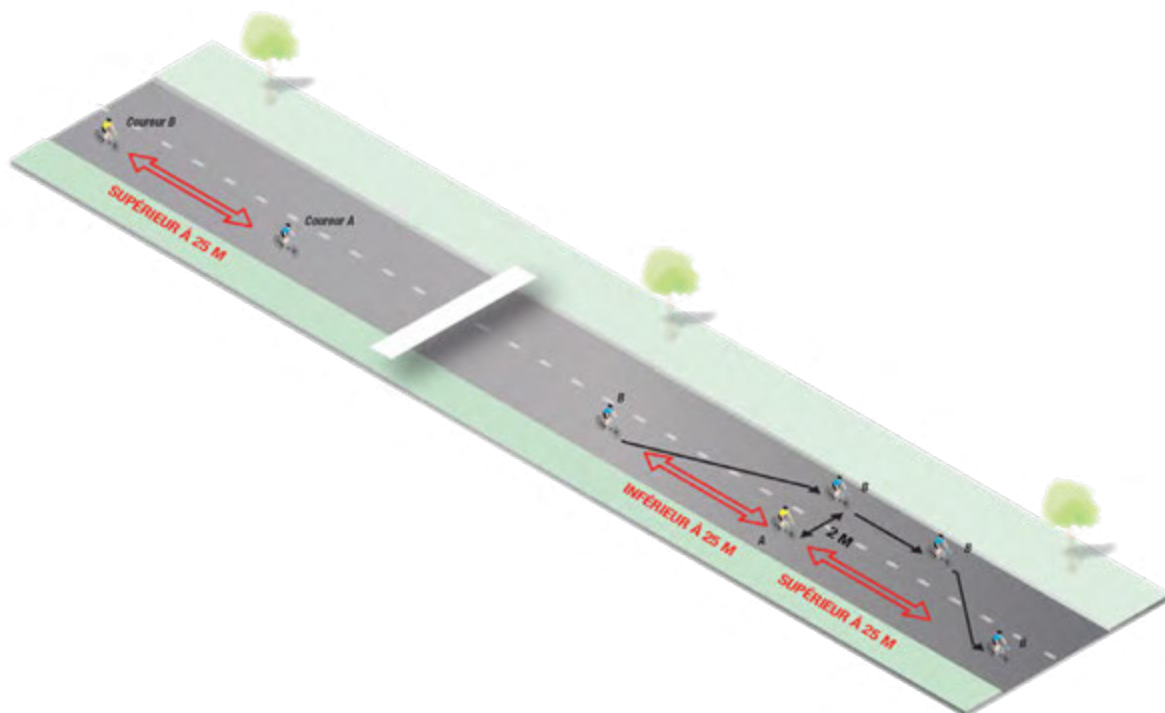


Schéma. Distances à respecter par les coureurs en cas de dépassement lors d'un CLM individuel

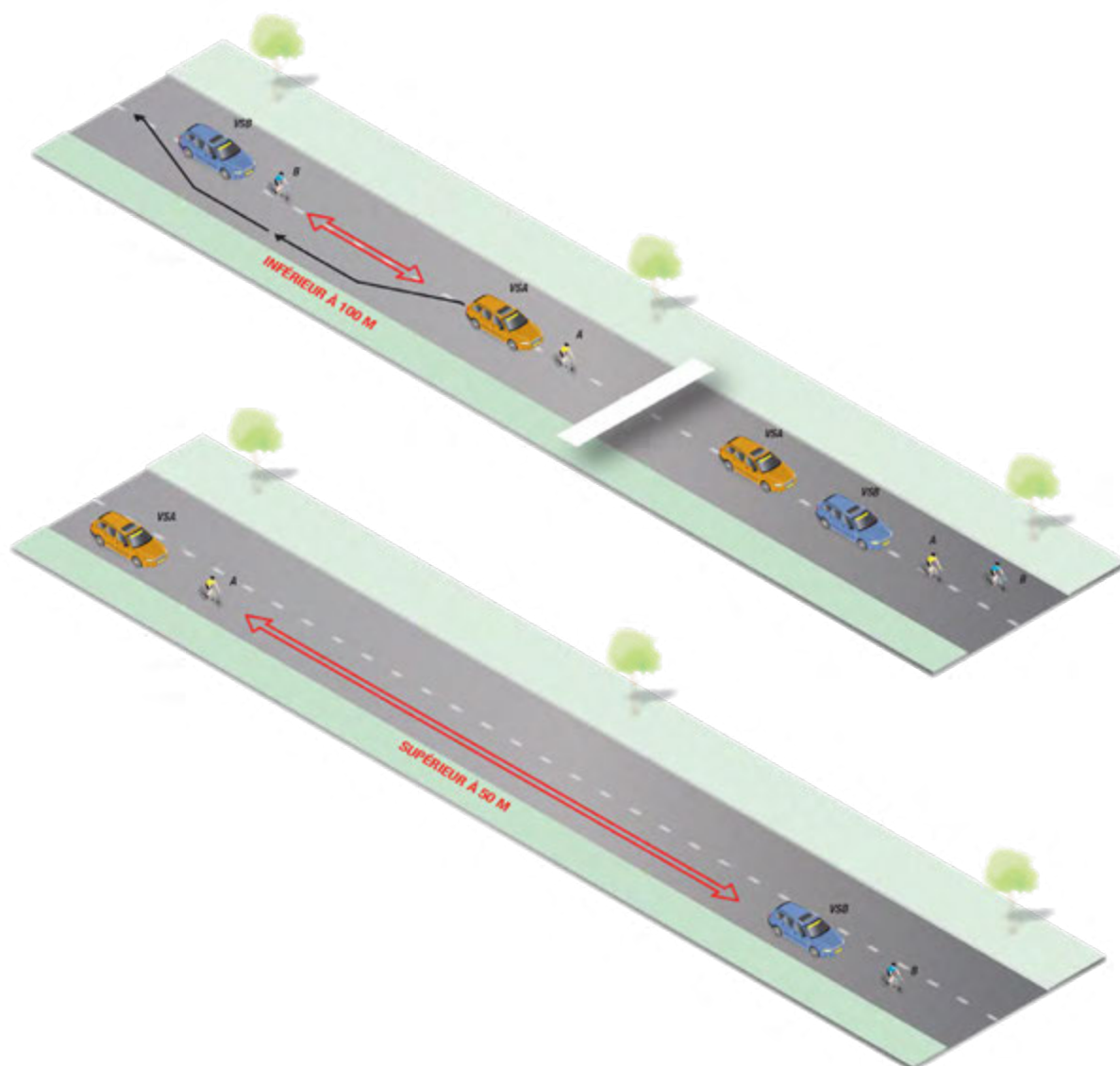


Schéma. Distances à respecter par les voitures suiveuses (VSA et VSB) en cas de dépassement lors d'un CLM individuel

LES TÂCHES DES COMMISSAIRES

Le président du collège des commissaires (PCC) répartit les commissaires suivant le dispositif disponible :

- Un commissaire au moins est nécessaire pour le contrôle des coureurs et des bicyclettes. Le PCC est également présent au départ, compte tenu de la grande sensibilité du contrôle des coureurs. Le PCC reste néanmoins libre de ses mouvements pour gérer toute situation exceptionnelle qui se présenterait, au départ, sur le parcours ou à l'arrivée.
- Un commissaire ou assistant-chronométrateur donne le départ aux coureurs.
- Le juge à l'arrivée et le commissaire-chronométrateur sont à l'arrivée pour calculer et valider les temps des coureurs.
- Les autres commissaires se répartissent en suivant les coureurs avec leurs véhicules. Ils se laissent glisser en s'arrêtant de coureur en coureur. Le but est de surveiller un maximum de coureurs et d'intervenir si nécessaire. Libres de leur position, les commissaires focaliseront sur les coureurs les plus forts en tenant compte des passages aux points de chronométrage intermédiaire et sur les portions de parcours où les dépassements sont fréquents. Il est recommandé que les commissaires reviennent par une route parallèle, permettant ainsi de faire plusieurs rotations. En aucun cas, le plan de marche des commissaires (et de tout autre véhicule) ne sera basé sur un retour au départ en contresens du parcours de la course.
- Si des commissaires-assistants sont disponibles, ils peuvent être stationnés en poste fixe à des endroits stratégiques et/ou permettant une bonne visibilité de loin (ligne droite, sommet de côte).

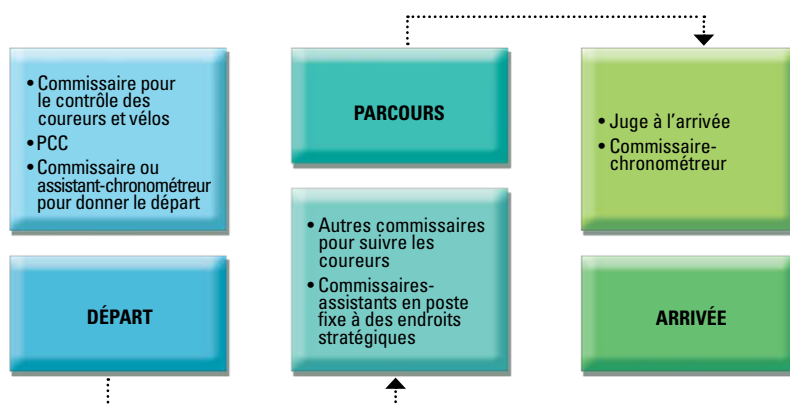


Schéma. Position des commissaires lors d'un CLM individuel

Aucun véhicule ne doit doubler les coureurs. Seules les motos peuvent être autorisées par les commissaires à doubler.

CHRONOMÉTRAGE

Pendant les épreuves de contre-la-montre, le chronométrage est une tâche essentielle du collège des commissaires qui, en coopération avec le prestataire de chronométrage, doit s'assurer de la fiabilité, la précision et la rapidité de la prise de temps.



Pour plus d'information, cliquez ici : **“Le commissaire chronométrateur”, point 7.1.**



RÈGLEMENT UCI

- Le coureur prend le départ sous les ordres du commissaire-chronométrateur qui effectue un compte à rebours, au terme duquel le chronomètre est déclenché. Le temps de tout coureur se présentant en retard au départ sera décompté dès l'heure prévue pour son départ (**ARTICLE 2.4.012**).
- Le départ peut être déterminé par le contact du boyau avant avec une bande de chronométrage électronique sur la ligne de départ. Si le coureur prend le départ légèrement avant le signal 0 ou dans les 5 secondes après la fin du compte à rebours, c'est le temps de déclenchement qui est pris en compte. Si le coureur prend le départ après ce délai de 5 secondes ou en cas de problème avec la prise de temps électronique, le temps du coureur est décompté dès le déclenchement du chronométrage manuel au terme du compte à rebours (**ARTICLE 2.4.013**).
- Les temps à l'arrivée sont pris jusqu'au dixième de seconde au moins (**ARTICLE 2.4.015**).

ARRIVÉE



- La zone d'arrivée doit être préparée avec les mêmes modalités que pour une épreuve en ligne, c.-à-d. avec:
 - dérivation des véhicules vers le parking et, si besoin, un fléchage retour vers la zone de départ,
 - un podium des officiels bien situé pour la visibilité totale de l'arrivée des coureurs,
 - un tableau d'affichage des temps intermédiaires et d'arrivée.

- Le juge d'arrivée annonce le numéro de dossard des coureurs et le chronométrateur enregistre les temps d'arrivée, puis calcule sur ses fiches le temps réalisé. Il classe les fiches dans l'ordre à partir du meilleur temps réalisé.
- Après l'arrivée, le président du collège des commissaires réunit le collège de commissaires pour examiner les fautes éventuelles entraînant des sanctions.
- Un poste de chronométrage intermédiaire peut être organisé. Dans ce cas, les temps seront annoncés sur radio-tour. Un communiqué spécial rapportera les temps intermédiaires et le classement officiel qui en découle.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Les standards d'organisation pour le parcours et l'aire de départ ; organisés pour que toutes les opérations s'y déroulent.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Organiser le contrôle par le collège des commissaires en donnant priorité aux opérations de départ et d'arrivée.
- Organiser le contrôle des bicyclettes.
- Organiser le contrôle des casques et des vêtements.
- Rappeler aux véhicules suiveurs les règles de dépassement.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Donner les départs sans avoir fait la reconnaissance du parcours.
- Ne pas mettre en place de chronométrage manuel par les commissaires.

4.3.10.2. Épreuves contre-la-montre par équipes

DISTANCE



Les distances pour une épreuve contre-la-montre par équipes sont fixées dans le Règlement UCI conformément à l'**ARTICLE 2.5.002**.

Tableau. Distance pour un CLM par équipes selon le type de course et de la catégorie des coureurs

	HOMMES	FEMMES
Championnats du Monde	Élite : 40-50 km	Élite : 20-30 km
Autres épreuves, distance maximale	Élite : 100 km	Élite : 50 km
	Moins de 23 ans : 80 km	
	Junior : 70 km	Junior : 30 km

DÉROULEMENT

Les installations et le contrôle pour un CLM par équipes sont les mêmes que pour un CLM individuel.



- La rampe de lancement doit pouvoir accueillir tous les coureurs.
- Les teneurs doivent être les mêmes durant toute l'épreuve. Il faut organiser un briefing avec eux pour expliquer leur rôle et les règles à respecter.



- Plusieurs véhicules d'équipe sont autorisés à suivre une même équipe. Cette information doit être définie dans le règlement particulier de l'épreuve.

- Le règlement particulier de l'épreuve établi par l'organisateur joue un rôle important, car il doit déterminer les points suivants :
 - Prise de temps sur le 3^e, 4^e, 5^e, etc. coureur de l'équipe.
 - L'intervalle de temps entre les équipes en fonction du nombre de coureurs et du parcours.
 - Mode de report des temps du CLM par équipes au classement général individuel.
 - Mode de report des temps des coureurs distancés au classement général individuel (un report de la totalité du retard est à éviter).
 - Mode de report des temps du CLM par équipes au classement par équipes.
 - Modalités d'attribution des maillots de leader dans le cas d'une première étape.



RÈGLEMENT UCI

Participation

- Le nombre de coureurs par équipe est fixé dans le programme - guide technique - et doit être 2 au minimum et 10 au maximum. Les équipes mixtes sont interdites (**ARTICLE 2.5.001**).

Parcours

- Les distances restant à parcourir doivent être indiquées visiblement tous les 10 km au moins. Le dernier kilomètre doit être signalé par la flamme rouge. Pour les épreuves en côte, chaque kilomètre doit être indiqué (**ARTICLE 2.5.004**).

Départ

- Au départ, les coureurs sont tenus l'un à côté de l'autre sur la ligne de départ et lâchés sans être poussés, par des teneurs, qui doivent être les mêmes pour toutes les équipes (**ARTICLE 2.5.011**).

Chronométrage et classement

- Pour le classement de l'équipe, le règlement particulier de l'épreuve précisera sur quel coureur franchissant la ligne d'arrivée le temps sera pris (**ARTICLE 2.5.014**).

- En cas d'incident dans le dernier kilomètre, l'**ARTICLE 2.6.028** du Règlement UCI s'applique.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 2.6.028

En cas de chute, de crevaison ou d'incident mécanique dûment constaté, après le passage sous la flamme rouge dans une étape contre-la-montre par équipes, le ou les coureur(s) accidenté(s) est (sont) crédité(s) du temps du ou des coéquipier(s) en compagnie du ou desquels il(s) se trouvai(en)t au moment de l'accident.

Si à la suite d'une chute dûment constatée après le passage sous la flamme rouge un coureur est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera crédité du temps du ou des coéquipier(s) en compagnie du ou desquels il se trouvait au moment de l'accident.

- L'aide entre coureurs constitue un des points de vigilance sur lequel les commissaires doivent se concentrer :



RÈGLEMENT UCI

- La poussette, même entre coureurs de la même équipe, est interdite (**ARTICLE 2.5.018**).
- L'échange de nourriture, boisson, petit matériel, roues, bicyclettes ainsi que l'aide en cas de réparation sont autorisés entre coureurs d'une même équipe (**ARTICLE 2.5.019**).



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Apprécier la formule proposée par l'organisateur pour le chronométrage et le report au classement général.



CE QU'IL FAUT FAIRE

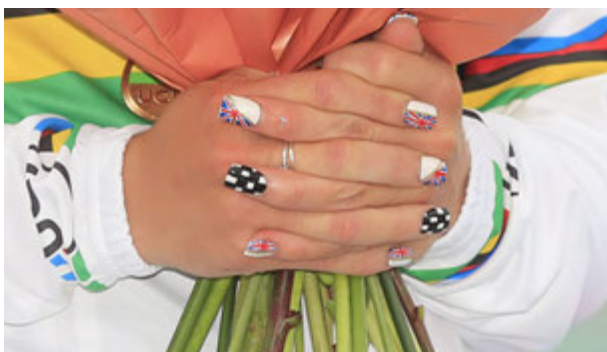
- Organiser un contrôle des vélos efficace : tous les vélos d'une même équipe sont présentés en même temps.
- Contrôler si les transpondeurs sont présents sur les vélos.
- Vérifier que les casques sont conformes.
- Contrôler les ports de maillot de champions nationaux et les liserés qui sont interdits.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Laisser les coureurs s'entraider.

4.3.10.3. Particularités des Championnats du Monde - course en ligne



Les Championnats du Monde Route UCI constituent une vitrine du cyclisme ouverte sur le monde. L'UCI en est le propriétaire exclusif et agit en tant qu'organisateur. Les Championnats du Monde de chaque discipline se déroulent une fois par année.

En dehors du niveau particulier de l'évènement, un commissaire appelé à officier sur une épreuve des Championnats du Monde Route UCI doit prendre connaissance d'un certain nombre de spécificités, toutes listées dans le Règlement UCI, principalement dans les Titres 2 et 9. Voici quelques exemples :



RÈGLEMENT UCI

SUJET	ARTICLE	INFORMATION
Participation	2.1.005	Par équipes nationales
Distances de l'épreuve en ligne	2.3.002	• ME: 250 à 280 km • WE: 120 à 140 km • MU: 160 à 180 km • MJ: 120 à 140 km • WJ: 60 à 80 km
Distances de l'épreuve CLM	2.4.001	• ME: 40 à 50 km • WE: 20 à 30 km • MU: 30 à 40 km • MJ: 20 à 30 km • WJ: 10 à 15 km
Ordre des dossards = ordre de départ et d'appel	2.3.011	Suivant les catégories et la valeur sportive. C'est la seule épreuve où les dossards sont ainsi attribués.
Véhicules d'organisation et d'équipes	2.3.023	Plus de véhicules neutres que dans les autres épreuves.
Zone technique	2.3.033 2.3.039	Le ravitaillement et le dépannage peuvent être faits dans une zone technique fixe du circuit. Les "boxes" des nations. Le ravitaillement ne peut pas être fait depuis les véhicules.
Ordre des véhicules des nations	2.3.024	Suivant les catégories et le nombre de coureurs partants.
Délais	2.3.039	Seuls les coureurs doublés sont mis hors délai.
Chronométrage des CLM	2.4.016	Aux Championnats du Monde les temps sont pris et communiqués au centième de seconde.
CLM par équipes	2.4.016	Les équipes sont composées de 6 coureurs, le temps est pris sur le 4 ^e coureur.

En ce qui concerne la réglementation administrative, le Titre 9 du Règlement UCI est dédié aux Championnats du Monde, toutes disciplines.

Pour la route, le règlement évoque :

- L'attribution des Championnats du Monde aux villes candidates.
- Les responsabilités partagées entre l'organisation locale et l'UCI, organisateur officiel.
- Les procédures d'engagement des nations, les quotas par nation, les participants.
- L'organisation de la permanence et des réunions avant course.
- Le protocole.

4.3.10 4. Particularités des Jeux Olympiques



Organisés tous les quatre ans par le Comité Olympique International, les Jeux Olympiques du cyclisme sur route relèvent du Règlement UCI pour la partie technique, alors que les règles du CIO viennent compléter quelques dispositions administratives ou liées à l'image des Jeux Olympiques.

Les points de règlement valables pour les Championnats du Monde valent également pour les Jeux Olympiques, en dehors des règles de participation, avec de manière générale une participation restreinte par nation.



RÈGLEMENT UCI

SUJET	ARTICLE	INFORMATION
Participation	11.1.001	Par équipes nationales

En ce qui concerne la réglementation administrative, le Titre 11 du Règlement UCI est dédié aux Jeux Olympiques, toutes disciplines.

Pour la route, le règlement évoque :

- Les procédures d'engagement des nations, les quotas par nation, les participants.
- L'organisation de la permanence et des réunions avant course.
- Le protocole.
- Les Jeux Olympiques de la Jeunesse, ouverts aux catégories Junior.

4.4. APRÈS LA COURSE

4.4.1. LES RÉSULTATS

UCCS
UNIVERSITY OF CALIFORNIA
CAMPUS SPORTS

UCCS UNIVERSITY OF CALIFORNIA CAMPUS SPORTS

TOUR
L'ARABIE

CLASSEMENT DE L'ETAPE 4

SEYSSSEL - VALLOIRE-GALIBIER

JEUDI 30 AOÛT 2012

Distance : 157,500 km
Temps du Premier : 4'11'52"
Moyenne : 37,844 km/h

Pl.	Cat.	Nom Prénom	Éq.	Nat.	S.	P.	Écart	Pl.	Cat.	Nom Prénom	Éq.	Nat.	S.	P.	Écart	
1	T	SAROCZ, Nicolas	FRA	FRA			00"	96	182	BROWN, Nathan	USA	USA			07'42"	
2	186	TATARCHUK, Denys	RUS	RUS			00"	97	176	ORSHANOV, Vadim	SRB	SRB			07'42"	
3	180	CHAMORRO, Cristian Juan Eze	COL	COL			00"	98	128	FUCHS, Dominik	SUI	SUI			08'09"	
4	111	OLIVER, Dean	NED	NED			00"	99	202	CAMPERO, Peter	MEX	MEX			08'11"	
5	181	CHERNETSKY, Sergey	RUS	RUS			00"	100	82	ANDERSEN, PRAASH, Adolph	DEN	DEN			08'11"	
6	21	GATTANEO, Matteo	ITA	ITA			00"	101	136	ZEPKIN, Ruben	GER	GER			08'11"	
7	81	MCCARTHY, Jay	AUS	AUS			21"	112	HOFLAND, Markus	NOR	NOR				08'11"	
8	146	POKORNIKOV, Sergey	RUS	RUS			00"	113	43	BYSTRON, Sven Erik	NOR	NOR				08'11"
9	34	PIRELLA, Pierre Paolo	ITA	ITA			00"	114	116	VAN POPPEL, Geert	NED	NED				08'11"
10	3	LAURE, Antoine	FRA	FRA			00"	115	41	BREEN, Vagdy	NOR	NOR				08'11"
11	38	ZILLOU, Stephane	ITA	ITA			00"	116	48	JENSEN, August	NOR	NOR				08'11"
12	181	WAGGASSE, Laurent	USA	USA			00"	117	16	TEUNE, Dym	BEL	BEL				08'11"
13	8	CHERNE, Tade	FRA	FRA			00"	118	104	LENGU, Philip	SRB	SRB				08'11"
14	81	NANSEN, Jasper	DEN	DEN			00"	119	146	TATSEVICH, FOM	RUS	RUS				08'11"
15	181	KORAD, Patrick	AUT	AUT			00"	120	14	STUYVEN, Jasper	BEL	BEL				08'11"
16	186	VERON, GUERRO, Ezer Arikon	COL	COL			00"	121	84	LAKE, Patrick	AUS	AUS				08'11"
17	180	BOHRELL, Ian	USA	USA			00"	122	186	WELSON, Nate	USA	USA				08'11"
18	181	LUCONSON, Tobias	SWE	SWE			00"	123	186	JARAMILLO GARCIA, James De	COL	COL				08'11"
19	171	BERNARD, Nathan	ERI	ERI			00"	124	94	KAMP, EGGESTED, Alexander	DEN	DEN				08'11"
20	11	HILLIUS, Tim	BEL	BEL			00"	125	71	SHOUEN, Toms	AUS	AUS				08'11"
21	186	WONNER, David	AUT	AUT			01'38"	126	33	MEILL, Tim	SLO	SLO				08'11"
22	36	POLARC, Jan	SLO	SLO			01'38"	127	38	STANGLAR, Klemen	SLO	SLO				08'11"
23	46	LUTHER, Jeroen	KAZ	KAZ			01'41"	128	21	TRATNER, Jan	SLO	SLO				08'11"
24	86	NELSEN, Magnus Carl	DEN	DEN			02'22"	129	83	KORACH, Alex	LUX	LUX				08'11"
25	186	FERNANDEZ, ANDUJAR, Ruben	ESP	ESP			02'22"	130	38	THILL, Tom	LUX	LUX				08'11"
26	201	REPULVEDA, Eduardo	MEX	MEX			02'22"	131	73	FLAHER, Anders	LAT	LAT				08'11"
27	51	FOMENKO, David	KAZ	KAZ			02'22"	132	84	SPOHLS, Samuel	ITA	ITA				08'11"
28	82	KORUNOV, Vladimir	KAZ	KAZ			02'22"	133	82	ATHEN, Nick	AUS	AUS				08'11"
29	121	DILLER, Simon	SUI	SUI			02'24"	134	44	EDSCHW, Filip	NOR	NOR				08'11"
30	12	WILLIAMS, Peter	BEL	BEL			02'27"	135	23	FEDY, Andre	ITA	ITA				08'11"
31	84	KAMP, EGGESTED, Alexander	KAZ	KAZ			02'27"	136	22	SANDEN, Dym	ITA	ITA				08'11"
32	180	LANG, Paul	AUT	AUT			02'27"	137	83	FRIEDBERG, Michael	AUS	AUS				08'11"
33	46	GALTA, STRAND, Peder	NOR	NOR			02'34"	138	76	EMERSON, Anders	LAT	LAT				08'11"
34	181	VERON, GUERRO, Ezer Arikon	ESP	ESP			02'34"	139	186	HOFLAND, Markus	USA	USA				08'11"
35	118	KOLMANOV, Ezer	NED	NED			02'34"	140	13	SPRENGER, Thomas	BEL	BEL				08'11"
36	181	ARNST, Niklas	GER	GER			04'52"	141	124	CHENAU, Adrien	SUI	SUI				08'11"
37	136	VOIT, Marco	GER	GER			04'52"	142	182	EDGUERRA, MUEL, Jesus	ESP	ESP				08'11"
38	182	KOCH, Michael	GER	GER			04'52"	143	102	ADY, Raphael	SUI	SUI				08'11"
39	184	ORJUELA, GUTIERREZ, Fernando	COL	COL			04'52"	144	186	SOCK, Jan	AUT	AUT				08'11"
40	181	SALAZAR, GUTIERREZ, Hugo B	COL	COL			04'52"	145	85	CLAUSEN, Patrick	DEN	DEN				08'11"
41	134	STETTER, Jochen	GER	GER			04'52"	146	116	WIFFERT, Rüdiger	NED	NED				08'11"
42	146	FRIDLY, Igor	RUS	RUS			04'52"	147	186	SALAZAR, DOMINGUEZ, Saul	ESP	ESP				08'11"
43	86	PHILIP, Adam	AUS	AUS			06'32"	148	128	ERICH, Peter	SUI	SUI				08'11"
44	182	SAUL, Florian	AUT	AUT			06'32"	149	186	ORDE, URRUTIA, Harro	ESP	ESP				08'11"
45	4	TERUEL, Daniel	FRA	FRA			06'32"	150	204	SPRINGER, Christian	MEX	MEX				08'11"
46	184	MARTIN, HERNANDEZ, Victor	ESP	ESP			06'41"	151	173	AMANDUS, Marco	SRB	SRB				08'11"
47	186	ANDERSON, Mats	SWE	SWE			06'41"	152	86	SCHLECHTER, PE	LUX	LUX				08'11"
48	73	DARTERS, Jeroen	LAT	LAT			06'41"	153	174	DEBESAY, Bekand	SRB	SRB				08'11"
49	26	VILLUZA, David	ITA	ITA			06'41"									
50	42	BLAIR, Naamias	NOR	NOR			06'41"									
51	114	SCHONBERG, David	NED	NED			06'41"									
52	184	HOFSTADTER, Lukas	AUT	AUT			07'14"									
53	2	BURKE, James	FRA	FRA			07'14"									
54	5	TULI, Angelo	FRA	FRA			07'14"									
55	18	VAN DYCK, Niels	BEL	BEL			07'14"									
56	182	ANDERSON, Mats	SUI	SUI			07'14"									
57	34	FRIEDER, Luka	SLO	SLO			07'14"									
58	186	WAGGASSE, Peter	SWE	SWE			07'14"									
59	32	ROTHNER, Jeroen	SLO	SLO			07'14"									
60	81	JENSEN, August	LUX	LUX			07'14"									
61	186	STERNER, Jakob	GER	GER			07'14"									
62	86	UMBERGER, Niklas	KAZ	KAZ			07'14"									
63	42	SHOUEN, Toms	KAZ	KAZ			07'14"									
64	186	PANDEDES, AVILLANEDA, Omar	COL	COL			07'14"									

Page 1 sur 1 - 30/08/2012 - 17:02:44

Chronométrage - Photo Finish - Edition des Résultats - MATSPORT TIMING SA 76.52.53.60 - <http://www.matport.com>

ALDEN HERTZ CRAFT HERTZ

Le classement est saisi par informatique. Après édition des résultats, les originaux de tous les classements sont vérifiés par le juge à l'arrivée. Subséquemment, la reproduction et la diffusion de ceux-ci sont de la responsabilité de l'organisateur.



RÈGLEMENT UCI

- (N) L'organisateur doit remettre les résultats de l'étape aux équipes sur le lieu de l'arrivée ou, à défaut, les envoyer par mail dans les plus brefs délais (**ARTICLE 2.6.035**).
- (N) L'organisateur doit mettre à la disposition des commissaires l'équipement nécessaire à la transmission électronique à l'UCI et à la fédération nationale des résultats de l'épreuve ou de l'étape, conjointement avec la liste des coureurs ayant pris le départ (**ARTICLE 2.2.013**).
- (N) La fédération nationale de l'organisateur communiquera à l'UCI, dans les plus brefs délais, toute modification des résultats communiqués par l'organisateur (**ART. 2.2.014**).
- La liste des partants et les résultats complets établis selon le modèle UCI aux articles 2.2.087 et 2.2.088 doivent être remis à la presse dans le délai le plus bref (**ARTICLE 2.2.083**).

INFOSTRADA

Les résultats, en format informatique, doivent être envoyés par courrier électronique à infostradasports@uci.ch et dans un délai maximum de 2 heures après la fin de l'épreuve. En cas de problèmes techniques, l'adresse suivante peut également être employée : uci@infostradasports.com.

Le commissaire veillera à ce que la version définitive des résultats soit fournie, suite à toute modification. En étant en copie de l'envoi par courrier électronique, il en vérifie le contenu. Celui-ci sera conservé par le président du collège des commissaires (PCC).

Les fichiers de résultats doivent impérativement contenir les informations suivantes :

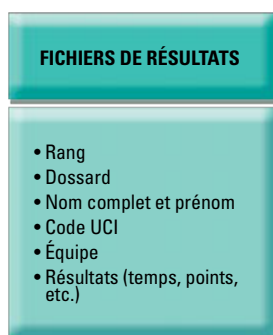


Schéma. Contenu des fichiers de résultats

Pour les épreuves par étapes, il est demandé d'envoyer les résultats de l'étape et du classement général individuel à la fin de chaque journée.

4.4.2. LES SANCTIONS

Le PCC examine tous les faits de course avec le collège des commissaires et prononce les sanctions en fonction du règlement et du barème des pénalités. Sur la base des constats et du barème, il est important d'analyser et d'évaluer avec objectivité le degré de gravité des infractions et la juste application des sanctions.

Lors des courses par étapes, l'objectif est de préserver, au fil des jours, la crédibilité et l'homogénéité en étant ni abusif dans l'attribution des sanctions ni trop tolérant.



RÈGLEMENT UCI

- Le collège des commissaires dans une épreuve des calendriers mondiaux ou continentaux est compétent pour juger et sanctionner toute infraction, à l'exception des infractions commises par une fédération nationale ou par un organisateur, relative à l'épreuve dont il assume le contrôle et qui est punissable d'une amende, d'une disqualification, d'un refus de départ, d'une mise hors compétition ou d'une combinaison de ces sanctions (**ARTICLE 12.2.005**).
- Les décisions sont notées dans le rapport du collège des commissaires (**ARTICLE 12.2.008**).

Dans les cas graves, souvent des faits de course, le président du collège des commissaires (PCC) peut demander au coureur et à son directeur sportif de se présenter pour entendre leurs versions des faits.

Les sanctions font l'objet d'un communiqué qui est joint à l'ensemble des classements. Suivant la gravité des faits de course, le PCC établit un rapport précis des circonstances de l'incident. Ce rapport sera joint au dossier de course transmis à l'UCI.

Le PCC doit établir une fiche d'infractions par équipe, celle-ci sera transmise ensuite à l'UCI. La fiche d'infractions est à télécharger depuis l'extranet des commissaires.



RÈGLEMENT UCI

- Les constatations des commissaires reprises dans les rapports et procès-verbaux ont force probante sauf preuve du contraire (**ARTICLE 12.1.002**).
- Les faits de course sont les infractions qui sont désignées comme telles par le règlement ainsi que tout comportement non réglementaire pendant la course qui n'est pas sanctionné spécifiquement (**ARTICLE 12.1.010**).
- Les faits de course commis lors des épreuves des calendriers mondiaux et continentaux sont sanctionnés par le collège des commissaires, sauf en ce qui concerne les suspensions (**ARTICLE 12.1.011**).
- Les décisions du collège des commissaires ou du juge-arbitre en matière de faits de course sont sans recours, sauf s'il est prononcé une amende dépassant CHF 200 (**ARTICLE 12.1.012**).
- Dans les épreuves par étapes, toutes les sanctions et pénalités comptent pour les classements généraux individuels. Elles peuvent, selon leur gravité, et sur décision du collège des commissaires, être appliquées également aux classements d'étape individuels. Si le collège des commissaires estime que l'infraction commise par un coureur profite au classement général au temps de son équipe, il est également appliqué à celle-ci une pénalité de 30 secondes (**ARTICLE 12.1.021**).

LES TYPES DE PÉNALITÉS

Une pénalité relève d'un des types suivants :

- avertissement,
- amende,
- déclassement : le coureur est classé à la dernière place du groupe dans lequel il se trouvait,
- pénalité en temps : applicable uniquement lors des épreuves par étapes ou des épreuves contre-la-montre,
- mise hors course ou départ refusé : le coureur ne figure pas dans le classement,
- autres pénalités : rétrogradation d'un véhicule d'équipe dans l'ordre des véhicules d'équipe de la prochaine étape, pénalités en points.

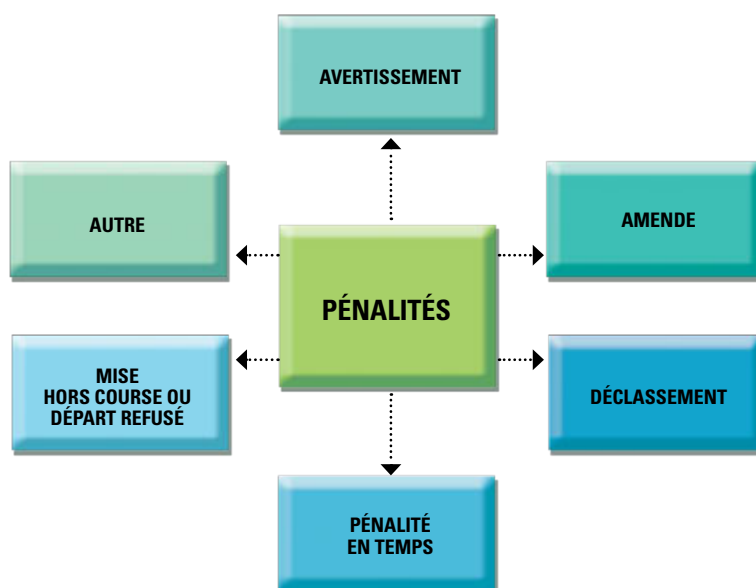


Schéma. Les différentes pénalités existantes

Une infraction donnant lieu à une amende fait l'objet d'une somme en francs suisses exclusivement. Cette somme est différente selon le niveau de l'épreuve, traduite selon le calendrier UCI d'appartenance de l'épreuve.

10 DISCIPLINE ET PROCÉDURES	Discipline	Épreuves	
	Route	Championnat du Monde Hommes Elite Jeux Olympiques Hommes Elite Calendrier mondial ; Classes HC et Homme Elite	Autres épreuves
	Piste	Championnat du Monde Elite Coupe du Monde Hommes Elite 6 jours Elite ; Autres épreuves Elite	Autres épreuves
	Cyclo-Cross	Championnats du Monde Elite Coupe du Monde ; Classe 1	Autres épreuves
	Mountain Bike	Championnat du Monde Elite Jeux Olympiques Coupe de Monde	Autres épreuves
	Paracyclisme	Championnat du Monde Jeux Paralympiques Coupe du Monde	Autres épreuves
	Faits de course		
	1. Départ sans contrôle de signature	mise hors compétition ou disqualification et 100	mise hors compétition ou disqualification et 30

Extrait du Règlement UCI sur le barème des pénalités - **ARTICLE 12.1.040**

Le barème des pénalités ne doit pas être connu par cœur des commissaires, mais il doit être rapidement consultable.

Il est cependant nécessaire d'avoir en tête, de manière exhaustive, les cas de mise hors course, celle-ci étant d'application immédiate pendant l'épreuve. Il faut aussi noter que les commissaires ont très peu de temps pour vérifier si une infraction constatée fait l'objet d'une mise hors course ou d'une autre sanction.



RÈGLEMENT UCI

- La disqualification d'un coureur vaut invalidation des résultats et élimination de tous classements de l'épreuve et perte de tous prix, points et médailles (**ARTICLE 12.1.022**).
- Sans préjudice des sanctions prévues au barème ci-après, le licencié qui commet une faute grave peut être immédiatement mis hors compétition par un commissaire (**ARTICLE 12.1.039**).

Une même infraction peut être sanctionnée différemment :

- selon l'intensité de la faute (voir exemple ci-dessous : "momentané" ou "prolongé"),
- s'il s'agit d'une course d'une journée ou d'une course par étapes,

19. Abri derrière un véhicule ou prise du sillage d'un véhicule	
19.1. Momentané	Coureur : 30
19.2. Prolongé	
19.2.1. Épreuve d'une journée	50 et mise hors compétition en cas de non-respect du 1 ^{er} avertissement autre licencié responsable du véhicule : 200
19.2.1. Épreuve par étapes	50 et 20" de pénalisation par infraction autre licencié responsable du véhicule : 200

Extrait du Règlement UCI sur le barème des pénalités (pénalités en CHF et secondes)

- en cas de course par étapes, 1^{re}, 2^e ou 3^e infraction constatée (voir exemple ci-dessous).

23. Ravitaillement non autorisé	
23.1. Épreuve d'une journée - Dans les 50 premiers km - Dans les 20 derniers km	coureur : 200 coureur : 1 000 autre licencié : 1 000
23.2. Épreuve par étapes - Dans les 50 premiers km de l'étape - Dans les 20 derniers km de l'étape	200 200 à 20" par infraction 1000 à la 3 ^e infraction autre licencié : 1 000

Extrait du Règlement UCI sur le barème des pénalités (pénalités en CHF et secondes)

Enfin, le barème des pénalités, comme le Règlement UCI, est un texte qui évolue selon les décisions de l'UCI, les pratiques et les propositions des commissaires. Ceux-ci doivent le réviser régulièrement et être vigilants à appliquer le dernier barème en vigueur. Dans le communiqué, les intitulés doivent apparaître littéralement afin de ne pas laisser de possibilité d'interprétation ou d'incompréhension.

Le communiqué doit mentionner :

- l'article de référence,
- la sanction appliquée et le motif,
- à qui elle s'adresse : nom, prénom, code UCI et équipe.

PROCESSUS DE DÉCISION

Face à une infraction, le barème des pénalités de l'UCI est suffisamment détaillé pour faciliter la décision des commissaires. Certains faits de course font l'objet d'une réflexion préalable pour savoir s'ils doivent être sanctionnés ou pas. Tout titulaire d'une licence peut être l'objet de sanctions (pilote, mécanicien, directeur sportif, etc.).

À NOTER

Les sprints irréguliers lors de l'arrivée d'une épreuve ou d'une étape constituent le cas le plus fréquent, générant souvent beaucoup d'incompréhensions auprès des coureurs, des équipes, des médias et du public.

Nombreux sont les exemples d'épreuves avec des "déviations du couloir" qui ont parfois été sanctionnées, parfois non, par le collègue des commissaires.

Les éléments ci-dessous peuvent influencer le processus de décision. L'ordre et le poids des éléments sont appréciés selon l'ensemble des circonstances et l'expérience des commissaires :

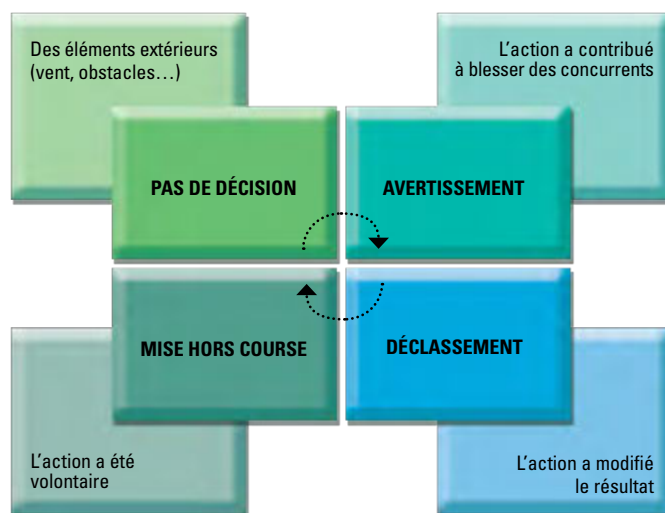


Schéma. Processus de décision d'une sanction face à une infraction

RECOURS



Les décisions du collège des commissaires en matière de faits de course sont sans recours, sauf s'il est prononcé une amende dépassant CHF 200. Dans ce dernier cas, les licenciés peuvent former un appel auprès de la commission disciplinaire de l'UCI qui décide en dernière instance. L'appel doit être introduit dans les dix jours de la fin de l'épreuve (**ARTICLES 12.1.012, 12.2.007, 12.2.009**).

Si l'amende prononcée dépasse CHF 200, le président du collège des commissaires doit également tenir compte des appels verbaux des personnes concernées. Il doit les examiner avec le collège des commissaires. Ensuite, il communiquera aux personnes concernées si l'appel a été accepté ou rejeté.



Schéma. Possibilités de recours selon le montant de l'amende



RÈGLEMENT UCI

- Le recours doit être introduit par lettre recommandée dans les trente jours de la notification de la décision au contrevenant (**ARTICLE 12.2.010**).
- Le recours auprès de la commission disciplinaire suspend l'exécution de la décision du collège des commissaires (**ARTICLE 12.2.011**).

4.4.3. LES COMMUNIQUÉS

En plus de l'ensemble des classements sportifs, le collège des commissaires s'assurera que le secrétariat de l'épreuve s'apprête à diffuser :

- le communiqué des commissaires,
- le communiqué médical.

Dans le cas d'une course par étapes :

- l'ordre des voitures,
- l'ordre de départ de l'épreuve CLM,
- le communiqué de l'organisation si nécessaire.

Le communiqué du collège des commissaires rend publiques les décisions prises pendant ou à l'issue de la course. Il doit être factuel et suffisamment détaillé, car c'est ce document qui informera les participants des éventuelles sanctions.



Exemples de rédaction du communiqué des commissaires

Communiqué du jury des commissaires

Étape 1

Article UCI 12.1.040 § 25 : infraction aux dispositions réglementaires concernant la circulation des véhicules

Joseph RIVIERE FRA19740120 – Team Metropole

200 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 19.2.2 : abri prolongé derrière véhicule

Dos 82 Geert KUIJS BEL19830609 – TOP Wieler

Dos 142 Paolo LANFRANCHI ITA19700715 - De Bianca Ceramica

50 CHF d'amende et 20" de pénalités

Au directeur sportif :

Jens MUTTER AUT19600724 – De Bianca Ceramica

200 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 11.1.2 : rétropoussée sur véhicule

Dos 24 Marc MORGENSEN DEN19820805 - Team Metropole

50 CHF d'amende, 10" de pénalité et 5 points de pénalité au classement par points.

Article UCI 12.1.040 § 5 : numéro d'identification invisible à l'arrivée

Dos 101 Patrick MICHEL FRA19741130 - Team Violet Telecom

50 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 29 : comportement incorrect

Dos 43 Julien LEONARD FRA19900727 – AZR Assurances

Dos 107 Bernard BOUTEILLE FRA19810104 - TOP Wieler

50 CHF d'amende

Article UCI 2.6.027: incident dans les 3 derniers kilomètres de l'étape

Victime d'une chute à 2,500km de l'arrivée, le coureur Dos 58 Dan VERCRUYSE, est classé dans le temps du groupe dans lequel il se trouvait (Dos 77, 94, 131) soit un temps de 4h49'30".

Avertissement à la moto caméra TV7 n°1 : non-respect des distances réglementaires (arrivée).

4.4.4. DÉBRIEFING AVEC LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le débriefing entre les commissaires s'effectue en deux temps :

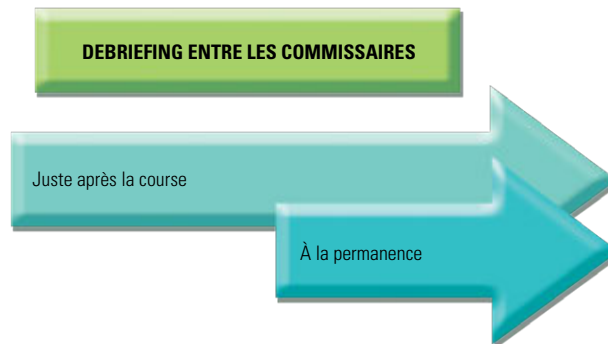


Schéma. Débriefing entre les commissaires en deux temps

- 1 - Juste après l'arrivée, au plus proche des personnes établissant les résultats, afin d'identifier et communiquer les décisions influençant les résultats du jour.
- 2 - À la permanence, notamment pour :
 - a. recueillir les avis concernant l'organisation de l'épreuve,
 - b. préparer le débriefing avec l'organisateur,
 - c. donner du feedback sur le travail des commissaires.

Le président du collège des commissaires (PCC) procède à une évaluation informelle du fonctionnement de l'ensemble du collège des commissaires en ce qui concerne l'arbitrage de l'épreuve, de manière notamment à :

- féliciter et motiver l'équipe en ce qui concerne les points positifs,
- mettre en place des actions correctives en ce qui concerne les points négatifs.

Le PCC interroge également les commissaires pour connaître leur avis sur l'organisation générale ainsi que leurs remarques et suggestions pour l'améliorer. Il doit partager ses propres constats, afin de confronter sa vision et ses attentes à l'avis de ses collègues et éventuellement aux pratiques locales.

4.4.5. DÉBRIEFING AVEC L'ORGANISATEUR

Quelle que soit l'épreuve, avant de quitter les lieux, le président du collège des commissaires et les commissaires internationaux s'entretiennent avec le responsable de l'organisation afin de lui faire part des points positifs et négatifs relatifs à son épreuve.

Le schéma suivant peut servir de fil conducteur :

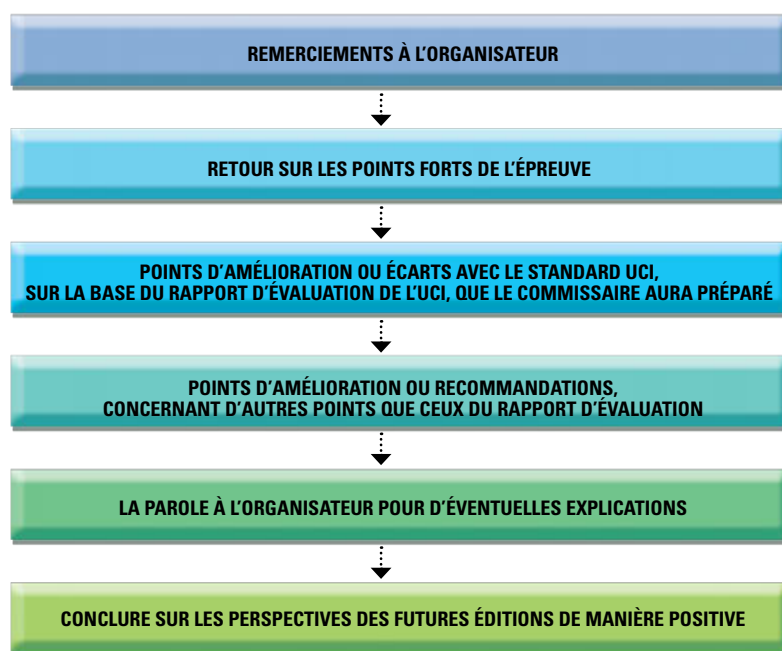


Schéma. Débriefing avec l'organisateur

- Au moment d'évoquer les standards listés dans le rapport de l'UCI, il faut veiller à être exhaustif. En effet, l'organisation recevra de l'UCI un résumé des points remarquables (négatifs ou positifs), qui peuvent provenir de multiples sources (équipes, coureurs, officiels, médias, etc.). Si des points apparaissent sur cette liste sans qu'ils aient été évoqués lors du débriefing, cela pourrait porter atteinte à la crédibilité du président du collège des commissaires et des futurs commissaires désignés.
- Lors d'une épreuve par étapes, cet entretien a lieu à plusieurs reprises afin d'informer l'organisateur des points qu'il peut améliorer immédiatement. Les critiques des commissaires doivent être faites à titre constructif et encourager l'organisateur à faire progresser son épreuve. Il est essentiel, en particulier dans le cadre d'une épreuve par étapes, de donner l'occasion à l'organisateur de rectifier les dysfonctionnements rencontrés au cours de la journée qui vient de s'écouler.
- Il est usuel de faire le débriefing final d'une épreuve par étapes au matin de la dernière étape, car il y a souvent plus de points à aborder. Un débriefing plus léger aura lieu à propos de la dernière étape, à l'issue de celle-ci.
- Il n'est pas acceptable de quitter une épreuve sans avoir fait ce débriefing. Si vraiment il y a impossibilité de le tenir (raisons logistiques, retenue de l'organisateur à des obligations protocolaires, etc.), une conférence téléphonique doit être organisée dans les plus brefs délais.

FORMULER UNE CRITIQUE

C'est un exercice difficile, auquel le commissaire doit procéder avec diplomatie. En absence de diplomatie, un organisateur peut se sentir blessé ou se braquer. Dans les deux cas, il ne sera pas dans un état d'esprit positif pour corriger son action.

Le commissaire doit adapter le ton et la formulation de la critique, selon les **ENJEUX** et **LE CONTEXTE DE L'ORGANISATEUR** :

ENJEUX	LE CONTEXTE DE L'ORGANISATEUR
S'agit-il ... • d'un problèmes de sécurité? • d'un problème de régularité sportive ? • d'un problème d'image ? • d'effets mineurs ?	L'organisateur est plutôt ... • dans la méconnaissance du règlement ou du standard. • dans une volonté de contourner le règlement délibérément. • dans l'impossibilité matérielle d'appliquer le standard.

Schéma. Adaptation du ton et de la formulation de la critique par le commissaire en fonction du contexte

- Après avoir souligné un point d'amélioration, le rôle du président du collège des commissaires (PCC) est d'apporter une amorce de solution sur la base de son expérience. Les organisateurs se sentant souvent en concurrence entre eux, il n'est pas recommandé de citer comme exemple une autre épreuve, surtout si elle est de niveau égal ou inférieur.
- Il faut garder en tête ce qui relève du champ d'action des commissaires ; le PCC pourra relever des points positifs concernant des aspects ne relevant pas de son autorité, mais il s'abstiendra de critiquer ces mêmes points (p. ex. : communication, marketing, image, protocole, ambiance, atmosphère, etc.).
- L'évaluation des points négatifs doit également être faite en se référant au rapport du PCC de l'édition précédente (une copie de l'évaluation est transmise au nouveau PCC). Une correction ou un progrès doit être mis en avant. Un statu quo doit être souligné.

4.4.6. RAPPORT D'ÉVALUATION UCI

Le rapport d'évaluation UCI est un formulaire dont le modèle est disponible sur l'extranet commissaires et mis à jour chaque année. Il existe un modèle pour le WorldTour et un autre pour les épreuves des circuits continentaux. Il doit être rempli par le président du collège des commissaires (PCC).

La fiche d'évaluation comporte des questions portant sur :

- les renseignements détaillés de l'épreuve,
- les documents officiels (guide technique et règlement particulier),
- la participation,
- l'organisation générale (accueil, locaux, réunions),
- la sécurité,
- le parcours,
- les véhicules et la circulation en course,
- les résultats et le protocole,
- les médias et la couverture médiatique,
- les plaintes reçues à propos de l'organisation,
- l'appréciation générale sur l'épreuve, complétée par un relevé libre des points particulièrement positifs ou négatifs.

Dans une dernière rubrique, le PCC est invité à lister les points positifs ou les axes d'amélioration évoqués lors du débriefing avec l'organisateur, si ceux-ci n'ont pas encore été abordés dans le rapport d'évaluation.

À NOTER

Rapport complémentaire : si besoin, un rapport complémentaire peut être joint par le PCC au rapport d'évaluation. Il justifiera une situation particulièrement négative ou ayant généré des décisions exceptionnelles. C'est également l'occasion pour le PCC de faire rapport à l'UCI des constats positifs (p. ex. : innovation par l'organisateur).

Le rapport d'évaluation revêt une très grande importance pour les coordinateurs sportifs de l'UCI, puisqu'il est le seul élément de référence permettant de se forger une opinion objective, à la fois sur la qualité de l'organisation de l'épreuve et sur l'application du règlement.

4.4.7. TRANSMISSION DU DOSSIER DE LA COURSE À L'UCI

Le dossier de la course doit être envoyé à l'UCI dans les deux semaines qui suivent l'évènement. Si des circonstances devaient retarder la transmission à l'UCI, le PCC en informera le coordinateur.

Les documents suivants doivent être inclus :

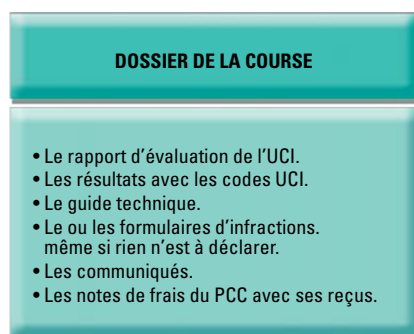


Schéma. Contenu du dossier de la course à transmettre à l'UCI

Les documents doivent être envoyés à l'UCI dans une seule et unique enveloppe (tous les documents ensemble) et par **courrier postal uniquement**.

Il est recommandé de conserver une copie papier du dossier transmis, afin de pallier à une éventuelle perte du dossier lors de son envoi.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Imposer à l'organisateur et au prestataire de chronométrage les modèles UCI de résultats.
- Transmission des résultats par e-mail à Infostrada et à la fédération nationale.
- Rédiger le communiqué des commissaires.
- Utiliser le barème des pénalités du Règlement UCI.
- Organiser le débriefing des commissaires.
- Préparer et tenir le débriefing avec l'organisateur.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- En cas de faits de course graves, entendre les protagonistes avant de publier une sanction.
- Évoquer en premier lieu les points positifs puis les points d'amélioration dans les débriefings.
- Orienter les débriefings afin d'obtenir des corrections, sans offenser les différents interlocuteurs.
- Donner un compte rendu complémentaire des points positifs ou négatifs ne faisant pas l'objet d'une question type du rapport UCI.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Choisir une sanction en dehors du barème de pénalité UCI ou selon le mauvais cas (erreur de sanction).
- Prononcer une sanction sans diffuser un communiqué des commissaires.
- Utiliser un modèle obsolète du rapport d'évaluation UCI.
- Ne pas évoquer avec l'organisateur un point qui figurera dans le rapport envoyé à l'UCI.
- Modifier les rubriques du rapport d'évaluation.
- Transmettre le dossier UCI par e-mail (seule la version papier est traitée).



5. LE COMMISSAIRE MOTO

Le commissaire moto (CM) est un commissaire à part entière, dont les tâches diffèrent des membres du collège des commissaires. En circulant à moto, il est plus mobile et peut se positionner à des points de l'échelon course avec plus de flexibilité que les membres circulant en voiture.

Le CM est un commissaire circulant à l'arrière d'une moto, comme passager. Il ne peut pas piloter la moto lui-même. Il est important de noter que, pendant l'épreuve, le CM ne peut pas exercer d'autres tâches propres aux motards, telles que celles de la moto information, la moto régulateur ou la moto ardoisier.



Selon le type de l'épreuve (d'une journée ou par étapes), ou selon le niveau, le nombre de CM varie **d'un à six selon l'ARTICLE 1.2.116** et les désignations faites par la fédération nationale de l'organisateur, selon le nombre de participants et la nature du parcours.



Exemples

- Grands Tours : 3 à 6 CM
- Classe 1 : 2 à 6 CM
- Classe 2 : 0 à 2 CM

Lorsque le Règlement UCI autorise une FN à ne pas désigner de CM, rares sont les épreuves où l'absence de CM a un effet non préjudiciable.

DE 1...

...À 6 COMMISSAIRES MOTO



Schéma. Nombre de commissaires moto en fonction du type de l'épreuve

LES TÂCHES DU COMMISSAIRE MOTO

Les tâches suivantes sont spécifiquement assignées au commissaire moto :

- **CONTRÔLER** les situations où la présence d'une voiture de commissaire pourrait gêner la course :
 - écarts très faibles,
 - chaussées étroites,
 - circulation sur la file de gauche.
- **INTERVENIR** là où un véhicule ne peut s'immiscer de manière transparente :
 - informer un coureur dans un peloton,
 - faire évoluer un véhicule qui se serait positionné indûment entre deux groupes.
- **SUPPLÉER** en se coordonnant avec les autres commissaires (en voiture et en moto), il prend le relais quand un des commissaires doit quitter sa position :
 - pour rejoindre un autre groupe (groupes de coureurs lâchés successivement),
 - en cas de diminution des écarts, etc.

- **SURVEILLER** : le CM surveille les sprints intermédiaires et le sprint à l'arrivée. Le président du collège des commissaires peut aussi lui confier des zones spécifiques à surveiller (montée, descente, etc.).
- **ASSISTER** : le CM doit relever la composition précise (dossards) d'un groupe pour faciliter la tâche du juge à l'arrivée (JA). Le JA doit assister à l'arrivée le juge (pointage du classement, composition des groupes).

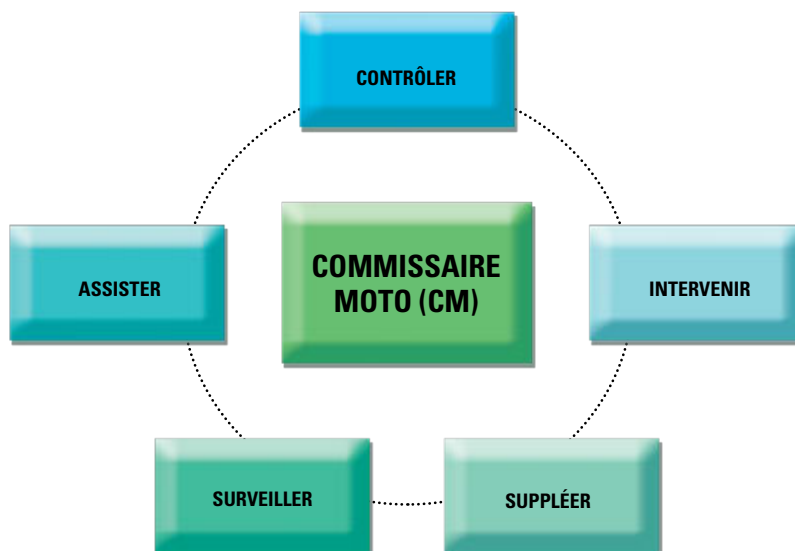


Schéma. Les tâches du commissaire moto

Face à cette diversité de responsabilités, le CM doit rester **attentif et proactif**. Il doit suivre attentivement la course, cerner la situation, anticiper les problèmes et empêcher les fautes. Il doit toujours chercher le positionnement le plus efficace pour réaliser ses tâches en fonction de l'évolution de la course.

QUELQUES QUALITÉS SUPPLÉMENTAIRES

Outre ses compétences techniques, un CM se caractérise aussi par :

- Une bonne forme physique – rouler à moto plusieurs heures à la vitesse des coureurs peut être physiquement éprouvant. Des étirements avant et après la course, comme pour les coureurs, sont conseillés.
- Une certaine souplesse physique, qui permettra un pilotage aisé au chauffeur de la moto.
- L'absence d'appréhension en moto, notamment en cas d'accélération, dans les courbes et les descentes.
- Un équipement adapté : casque homologué, blouson de sécurité, chaussures renforcées, protection des mains, des yeux et de manière générale, des vêtements suffisamment épais pour protéger la peau lors de chutes.
- Une bonne résistance à des conditions météorologiques difficiles : froid, pluie, vent, chaleur.
- Une relation de confiance : le CM doit se sentir à l'aise avec son pilote et communiquer aisément avec lui, même sur la moto.

ÉQUIPEMENT DE TRAVAIL

Documents : le commissaire moto (CM) aura pris connaissance des documents de la course ou de l'étape (guide technique, cartes et profils, règlement particulier, liste des partants, etc.). Le CM prendra avec lui une partie de ces documents sous un format facilement consultable à moto (petit format, protection contre la pluie).



Un disque, une raquette ou un drapeau rouge pour signifier le barrage sur les véhicules (voir chapitre sur les situations de course).

Un sifflet.

Un chronomètre.

Deux magnétophones et des batteries de rechange pour le relevé des groupes.

Matériel d'écriture dans une situation peu confortable : crayon à mine avec gomme, petit bloc-notes.

Équipement radio-tour: vérifier avec le pilote de la moto que l'équipement radio dispose d'un récepteur radio-tour (informations générales) et d'un émetteur-récepteur radio interne pour pouvoir communiquer avec les commissaires. Il s'agit souvent d'un appareil portable, mais dont la portée est moins efficace qu'un appareil classique : en course, le CM vérifiera régulièrement qu'il est toujours en contact radio avec ses collègues.

TÂCHES AVANT LA COURSE

Réunions : le CM doit assister à la réunion des commissaires, celle des directeurs sportifs (DS) et aussi celles des pilotes motos, qui est obligatoire selon le niveau de l'épreuve.

Briefing avant course : préciser avec le collègue des commissaires les tâches et la position de base en course, se mettre d'accord sur la communication, les signes déclencheurs, les points spécifiques (sprints intermédiaires, passage à niveau, entrée de circuit, etc.).

Signature : le CM peut suppléer le juge à l'arrivée pour le contrôle de signature des coureurs.

DÉPART DE LA COURSE

Il n'y a en général qu'un CM circulant à l'avant (CM1), l'autre ou les autres (CM2, CM3, etc.) circuleront à l'arrière du peloton. Ils se positionnent ainsi au départ de la course.

- Le CM2 participe à la mise en place des coureurs et véhicules sur l'aire de départ (suivant les cas).
- Le CM2 contrôle les feux de croisement et le fonctionnement des radios de la colonne de véhicule.
- Si nécessaire, un CM se positionne au km 0 pour assister le départ lancé ou arrêté.
- Il doit être vigilant et attentif aux incidents qui surviennent entre le fictif et le réel et au retour des coureurs.

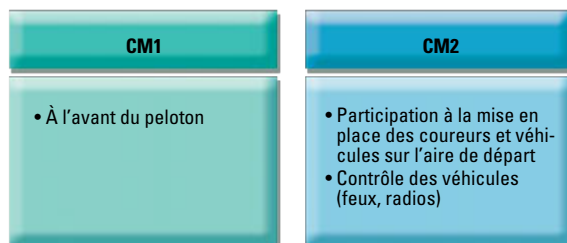


Schéma. Rôle des commissaires moto au départ de la course

ACTIONS EN COURSE

Les commissaires moto doivent suivre les instructions des membres du collège des commissaires, sur le canal interne. Ils doivent leur transmettre toute information utile, notamment leur position en précisant avec quel groupe ou avec quel écart ils roulent.

LE RÔLE DU COMMISSAIRE MOTO AVANT

- Rôle de régulateur en suppléance des régulateurs de l'organisation, selon la disponibilité de ces derniers.
- Surveillance des sprints intermédiaires.
- Surveillance du sprint à l'arrivée.
- Surveillance derrière les groupes de tête, dans l'ordre chronologique : d'abord les échappés, puis les contre-attaques.

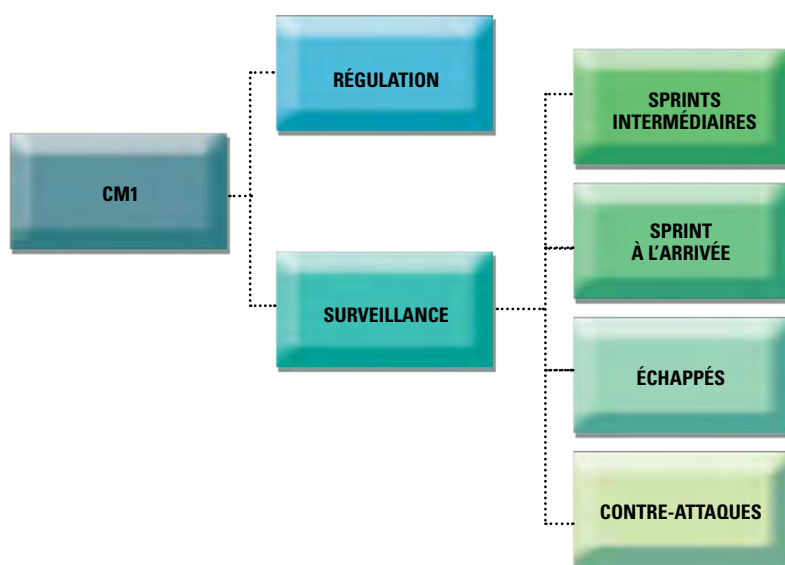


Schéma. Rôle du commissaire moto avant



Pour plus d'information, cliquez ici : "Circulation en course et situations de course", point 4.3.5

Points de vigilance des commissaires moto (CM) à l'avant de la course

Peloton groupé

- Le CM1 se trouve devant le C2 et le peloton.

Début d'une échappée ou d'une contre-attaque

- Le CM1 contrôle l'espace entre le peloton et les échappés (distance, écart en secondes).

Écart important

- Dès que l'écart grandit (20 à 30 secondes), et à condition qu'il soit stable ou en tendance croissante, la voiture d'assistance neutre (VNA) et C2 suivent les échappés et le CM1 se laisse glisser devant le groupe suivant pour surveiller les contre-attaquants éventuels.

Plusieurs groupes à l'avant

- Le CM1 se positionnera suivant les instructions du C2 en fonction des écarts, etc. Ils choisiront de couvrir en priorité les groupes où les coureurs semblent être les plus forts ou bien ceux qui sont accompagnés de véhicules de DS.
- Si les écarts sont faibles, le CM1 naviguera entre les groupes, ou bien se positionnera à mi-chemin (sauf en montagne), mais toujours en visu, de sorte à surveiller plusieurs groupes.

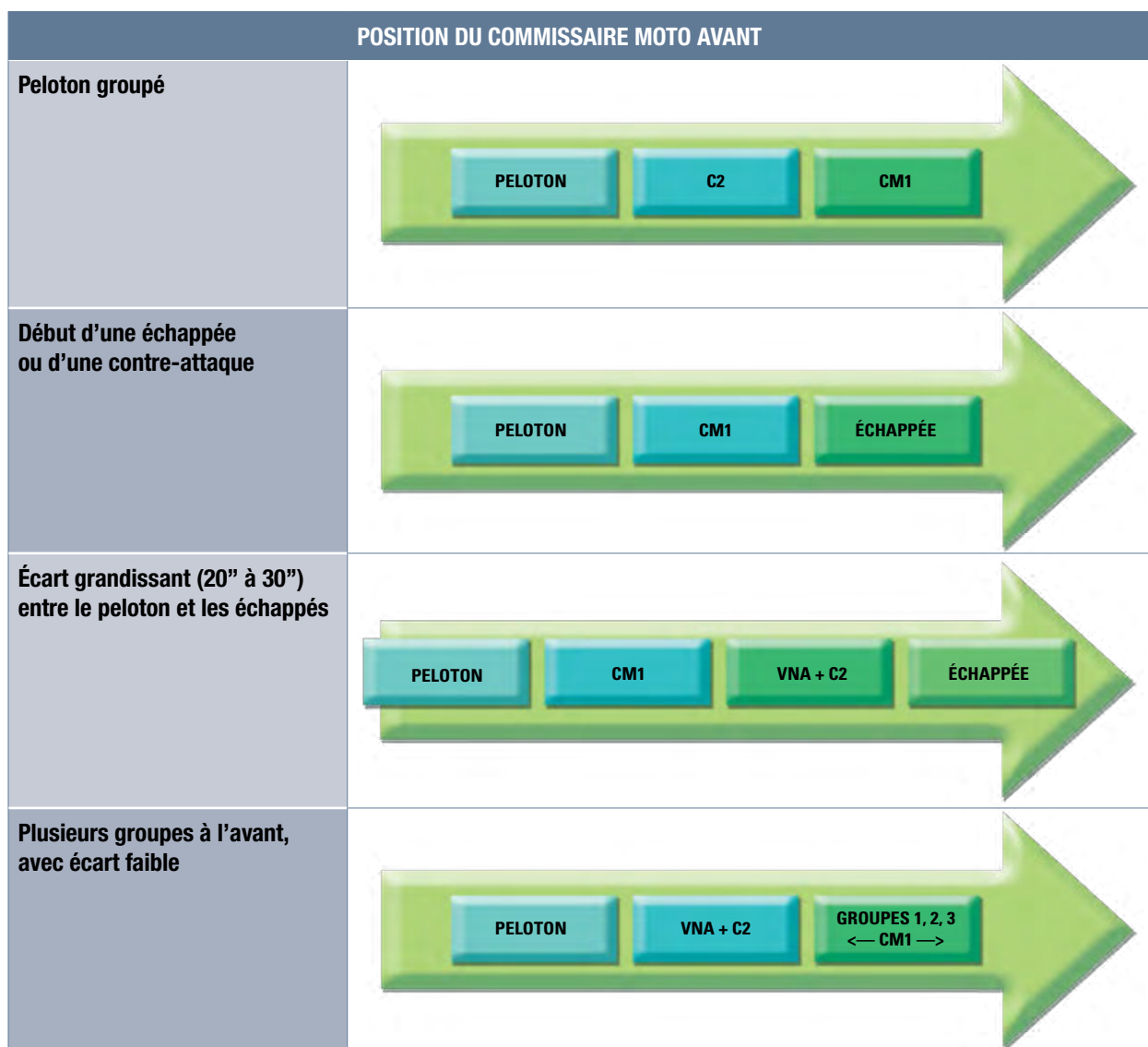


Schéma. Position du commissaire moto avant en fonction de la configuration de course

Passage à niveau



- Le commissaire moto (CM) prend les devants pour s'arrêter et se positionner avant les barrières, prévenir par radio de la fermeture.
- Si fermeture, il neutralise la course en relevant les groupes et les écarts.
- Après ouverture, il fait passer tous les véhicules et coureurs, puis aide à donner le nouveau départ avec les groupes et écarts si besoin.

LE RÔLE DU COMMISSAIRE MOTO ARRIÈRE

- Surveillance par les commissaires moto arrière (CM2, CM3, etc.) de la zone allant de la voiture du C3 ou C4 jusqu'au camion balai s'il n'y a pas de coureurs ou groupes lâchés du peloton.
- Lors des épreuves par étapes WorldTour Hommes, Hors Catégorie et de classe 1, deux voitures de directeurs sportifs sont admises à l'échelon course : ces véhicules roulent en deux files de suite (premier véhicule des équipes n° 1 à N, puis deuxième véhicule des équipes n° 1 à N). Les CM arrière se répartissent le long des deux files de directeurs sportifs.
- Au fur et à mesure que le nombre de coureurs et groupes attardés augmente, les commissaires moto arrière se répartissent les tâches en prenant le relais du commissaire circulant devant eux.

Points de vigilance du commissaire moto à l'arrière de la course

Groupe de lâchés

- Le commissaire moto arrière relève les numéros de dossards.
- Suivant les consignes ou les situations de course, il commence ou reprend le barrage **en appréciant le risque de laisser rentrer au peloton les coureurs qui profiteraient du sillage des véhicules les dépassant.**
- Si un groupe de coureurs lâchés diminue rapidement son retard sur le groupe le précédant, il prévient les commissaires circulant devant lui par la radio interne et si nécessaire, remonte la file des véhicules et reprend le barrage en stoppant ou ralentissant la file de véhicules pour laisser dépasser les coureurs sans le bénéfice des sillages.
- Quand l'écart entre un groupe de lâchés et le dernier véhicule le précédant est important (p.ex., 1 minute sur le plat), il remonte vers le groupe précédent pour effectuer les mêmes tâches. Il prendra éventuellement le relais du commissaire le précédant ou bien s'arrêtera pour rejoindre le groupe suivant.

En montagne

- Le nombre de coureurs isolés et/ou groupes de coureurs est souvent supérieur au nombre de commissaires disponibles, CM inclus.
- Sont privilégiés les groupes les plus proches de la tête, ou ceux constitués d'un ou plusieurs leaders potentiels.
- Les CM travaillent selon la méthode dite "du tiroir" avec leurs autres collègues, c.-à-d. en remontant ou descendant entre les groupes, de sorte qu'il y ait toujours un commissaire avec les groupes importants. En tout état de cause, l'ordre de circulation des commissaires fixé lors du briefing doit être respecté.
- Les derniers CM peuvent effectuer des allers et retours réguliers entre les groupes lâchés.
- Dans l'ascension d'un col, les CM peuvent décider de s'arrêter à des endroits offrant une visibilité sur plusieurs kilomètres en contrebas.

Le gruppetto

- Le terme “autobus” ou “gruppetto” désigne, dans le jargon du cyclisme, le peloton de coureurs non grimpeurs qui se regroupe dans les montées en adoptant une vitesse qui leur permet d’arriver avant le délai d’arrivée. Celui-ci est souvent composé de sprinters et de leurs équipiers, sur lesquels il faut avoir un regard particulier et attentif en ce qui concerne le respect des règles.
- Lorsque le gruppetto s’est constitué, un commissaire moto (CM) reste en permanence attaché à ce groupe.
- Lors des étapes de haute montagne, il est important de s’assurer que les coureurs spécialistes sprinters ou les coureurs du gruppetto gravissent les difficultés en toute régularité.
- Manifester sa vigilance par une présence régulière ou continue dissuade ces coureurs de procéder irrégulièrement.



Retour des coureurs au peloton après une crevaison ou un incident mécanique

- Les CM veillent à ce que les coureurs concernés ne reviennent pas au peloton derrière la voiture d’un DS ou avec de l’aide non régulière, poussée par le mécanicien, réglage de freins, etc.

Chutes

- Les CM prennent des dispositions pour protéger les blessés et pour faire passer les autres coureurs et les voitures.
- Ils notent les coureurs ayant chuté et communiquent par radio les coureurs qui ont abandonné à la suite de la chute.

Abandons

- S’assurer de l’abandon effectif d’un coureur.
- Indiquer par radio les coureurs ayant abandonné en cours d’épreuve, après les chutes, dans les zones de ravitaillement.
- Ne pas insister pour absolument prendre le dossard, il suffit de relever le numéro. Respecter la détresse du coureur.

Ravitaillement

- Contrôler le ravitaillement depuis les voitures des directeurs sportifs, notamment les “bidons collés”, qui sont interdits au titre de l’**ARTICLE 12.1.040 §37 BIS**, “Aide mécanique, ravitaillement et comportement d’un directeur et/ou d’un coureur portant atteinte à l’image du cyclisme”.

Mise hors course

- Décider la mise hors course de coureurs accrochés et informer le commissaire titulaire le plus proche.



TÂCHES À L'ARRIVÉE DE L'ÉPREUVE

Arrivée en circuit

- À l'entrée du circuit, arrêter éventuellement les groupes d'attardés pouvant être repris par le groupe de tête.
- Éviter le mélange des groupes : les attardés doivent laisser la priorité aux coureurs ayant l'avance d'un tour.

Ordre d'arrivée

- Contrôler la régularité des sprints des groupes.
- Donner la composition des groupes relevés pendant la course au juge à l'arrivée (JA).
- Prendre le relais auprès du JA pour relever l'ordre de passage des derniers coureurs, pendant que celui-ci examine les moyens techniques, fait faire les premières saisies ou les valide.

Après l'arrivée

- Signaler les faits de course ou infractions au président du collège des commissaires (PCC) pour prise de décision et rester à sa disposition pour fournir tout élément circonstanciel.
- Participer à tous les débriefings concernant les commissaires.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Se positionner en fonction des différents schémas de course.
- La gestion des incidents, et la différence avec les coureurs lâchés.
- La surveillance "en tirail" - dite "en relais" ou "en glissement".
- Les cas de mise hors course.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Avant, pendant, après la course, rester à la disposition des commissaires titulaires et du PCC, quelle que soit la tâche confiée.
- Préparer le matériel listé pour qu'il soit utilisable en moto.
- Se déplacer fréquemment entre les groupes non couverts.
- Relever toutes les informations utiles au juge à l'arrivée pour lister ou vérifier son ordre d'arrivée.
- Débriefing précisément après une étape quant aux positionnements adoptés.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Exercer une autre fonction à moto que celle de commissaire pendant l'épreuve.
- Se désintéresser du travail des autres membres du collège des commissaires, ne pas assister à toutes les réunions, avant et après course.
- Changer l'ordre de circulation des commissaires.
- Laisser un gruppette sans surveillance.
- Pour le PCC, considérer les commissaires moto comme des commissaires annexes, donner un crédit moindre à leurs constats ou décisions.



6. LE JUGE À L'ARRIVÉE

6.1. Avant et pendant la course

6.2. À l'arrivée de la course

Le juge à l'arrivée (JA) est un commissaire et membre du collège des commissaires. Avant le départ de l'épreuve et jusqu'au moment où il quitte le convoi pour rejoindre la ligne d'arrivée avant l'arrivée des coureurs, le JA participe au contrôle sportif de la course au même titre que les commissaires titulaires.

Le JA est le seul responsable des arrivées. Il note l'ordre d'arrivée, les points gagnés et les tours effectués en cas de circuit final. Ensuite, ces informations doivent être remises au collège des commissaires.

6.1. AVANT ET PENDANT LA COURSE

LA DÉSIGNATION

La désignation du JA dépend du statut de l'épreuve :



Schéma. Mode de désignation du juge en fonction du statut de l'épreuve



RÈGLEMENT UCI

- Un des membres du collège des commissaires fera fonction de commissaire-juge à l'arrivée.
Le commissaire-juge à l'arrivée peut se faire assister sous sa responsabilité par des personnes désignées et licenciées par la fédération nationale de l'organisateur (**ARTICLE 1.2.119**).
- Le commissaire-juge à l'arrivée est le seul juge des arrivées. Il note l'ordre d'arrivée, le nombre de points gagnés, le nombre de tours parcourus sur un formulaire ad hoc qu'il signe et remet au président du collège des commissaires (**ARTICLE 1.2.120**).

SA MISSION ET SA RESPONSABILITÉ

- Le juge à l'arrivée (JA) travaille en équipe et collabore avec le (ou les) chronométreur(s) (CR) pour établir les classements.
- Le JA est responsable des classements, comme le CR l'est des temps affectés aux coureurs.
- Le JA peut être assisté par un adjoint qui sera sous son entière responsabilité dans l'assignation des tâches à accomplir.
- Le JA doit établir les classements de l'ensemble des concurrents lors des arrivées, mais également de tous les classements intermédiaires (sprint, bonification, grimpeurs, etc.).
- Le JA inscrit sur les feuilles de classements, tel qu'il l'a jugé, les ordres de passage, sans tenir compte, dans un premier temps, des éventuelles décisions du collège des commissaires de course (déclassés, pénalités en temps, mises hors de course, etc.).
- Les décisions du JA sont sans appel.
- Le JA doit effectuer lui-même la lecture du film de la photo-finish. Toutefois, il doit collaborer étroitement avec les intervenants du service de photo-finish, qui sont des spécialistes de leur équipement.

LES MOYENS ET L'ÉQUIPEMENT

Le **dispositif photo-finish** permet la prise d'image numérique de très haute définition à cadence élevée lors des arrivées. L'organisateur choisit un prestataire de chronométrage et s'assure du bon fonctionnement de ce service. Le prestataire de chronométrage est responsable de la mise en place et du maniement du dispositif photo-finish (cf. [guide du prestataire de chronométrage](#)).

L'organisateur doit mettre en place un **podium surélevé**, stable et sécurisé avec un accès facile.



RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 1.2.121

(N) Le commissaire-juge à l'arrivée doit pouvoir disposer d'un podium surélevé et couvert à hauteur de la ligne d'arrivée (**ARTICLE 1.2.121**).



Le juge à l'arrivée doit avoir à sa disposition:

- Une moto avec un pilote expérimenté (pour pouvoir effectuer des liaisons rapides entre les différents points de classement mis en place par l'organisation). Celle-ci sera équipée des fréquences radio-tour et inter-commissaires.
- Une voiture qui circulera à l'avant de la course (elle peut être partagée avec le chronométrateur). Celle-ci sera équipée des fréquences radio-tour et inter-commissaires. Cette voiture est autorisée à passer la ligne.
- Un drapeau à damier (dans la mesure du possible).
- Un ou deux dictaphones numériques et des batteries de secours.
- Des fournitures de bureau pour travailler.
- Des fiches de suivi des classements intermédiaires.

[illegible]

Date:					Season:				
Depth	Season	D	M	Y	Depth	Season	D	M	Y
1				81	113				
2				82	115				
3				83	116				
4				84	118				
5				85	120				
6				86	121				
7				87	122				
8				88	124				
9				89	126				
10				90	128				
11				91	130				
12				92	131				
13				93	132				
14				94	134				
15				95	136				
16				96	138				
17				97	137				
18				98	139				
19				99	140				
20				00	142				
21				01	143				
22				02	143				
23				03	144				
24				04	145				
25				05	146				
26				06	147				
27				07	147				
28				08	148				
29				09	149				
30				10	150				
31				11	151				
32				12	151				
33				13	152				
34				14	153				
35				15	154				
36				16	155				
37				17	157				
38				18	158				
39				19	159				
40				20	160				
41				21	161				
42				22	162				
43				23	163				
44				24	164				
45				25	165				
46				26	166				
47				27	167				
48				28	168				
49				29	169				
50				30	170				
51				31	171				
52				32	172				
53				33	173				
54				34	174				
55				35	175				
56				36	176				
57				37	177				
58				38	178				
59				39	179				
60				40	180				

100
Date: 08/08/2025

- Des feuilles d'ordre d'arrivée.
- Des feuilles de résultat final.

SON RÔLE À LA PERMANENCE D'AVANT COURSE

Le juge à l'arrivée (JA) participe au contrôle de l'enregistrement administratif des coureurs et des équipes.

- Le JA contrôle l'exactitude de la liste des partants après confirmation et avant reprographie :



Schéma. Informations à contrôler sur la liste des partants

- Le JA fait éditer les feuilles de signatures, puis les contrôle.
- Le JA prépare son travail administratif et les documents de suivi dont il aura besoin pour l'épreuve.
- Le JA collabore avec le reste des membres du collège.
- Le JA vérifie la conformité des dossards et des plaques de cadre.

SON RÔLE AVANT LE DÉPART



- Le juge à l'arrivée vérifie que tous les coureurs signent la feuille de départ (les commissaires moto ou le commissaire balai peuvent l'assister).
- Le JA s'assure que tous les coureurs sont porteurs des numéros d'identification (2 dossards et 1 plaque, 1 seul dossard lors des épreuves contre-la-montre).
- Le JA fait ajuster les dossards mal positionnés et note ceux qui ont été modifiés ou pliés pour application de sanctions éventuelles.
- Le JA vérifie la présence des transpondeurs sur les vélos.
- Le JA vérifie le port des maillots distinctifs et en contrôle la conformité.
- Lors des épreuves par étapes, conjointement avec une personne de l'organisation, le JA peut distribuer de nouveaux dossards aux coureurs qui les auraient perdus ou oubliés. Il peut également remplacer les plaques de cadres cassées.
- Le JA ferme le contrôle de signature à l'heure prévue.
- Le JA informe le président du collège des commissaires des coureurs non partants et de ceux qui n'ont pas signé la feuille de départ. De nombreux organisateurs utilisent, en guise de feuille de signature, de grands tableaux, visibles pour le public (une photo de ce tableau peut servir de preuve des partants).

SON RÔLE PENDANT LA COURSE

- Le juge à l'arrivée (JA) est à l'écoute de l'information de la course et enregistre les abandons.
- Tout comme les autres commissaires, le JA peut circuler librement dans la course.
- Le JA est placé dans la colonne des véhicules à l'avant de la course. Dans le cas de courses en circuit, il pourra circuler à l'arrière de la course et ainsi avoir une image exacte de l'échelonnement des coureurs.
- Le JA juge les classements intermédiaires en collaboration avec un des commissaires motos. La moto info pourra être d'une aide précieuse pour établir les ordres de passage. Dès le classement intermédiaire jugé, celui-ci doit être très rapidement transmis vers radio-tour qui le communiquera à l'ensemble de la caravane.
- Le JA valide la distance kilométrique de la course qui servira à établir la moyenne horaire des coureurs.
- Le JA note la composition des différents groupes (échappée, contre-attaque).
- Le JA note tous les abandons (ceux confirmés par la voiture balai et les commissaires qui travaillent derrière le peloton).
- Le JA doit quitter la course à environ 20 kilomètres de l'arrivée, pour se préparer calmement au jugement des ordres de passage.
- Dès son arrivée, le JA communique au service informatique toutes les informations dont il dispose (abandons, non partants, classements intermédiaires, etc.). En collaboration avec ce service, il organise un rapide contrôle des premiers protocoles disponibles avant leur diffusion au speaker de l'épreuve.

La grille de course

Le travail du JA pendant la course représente une préparation importante à la vérification du classement. Cette vérification est faite à l'aide de la grille de course.

La grille de course représente les dossards des coureurs. Toutes les informations possibles concernant chaque dossard y sont notées et vérifiées pour en assurer la cohérence au fur et à mesure qu'elles parviennent au collège des commissaires.

Liste des partants - Dimanche 8 Septembre 2013

N° du dossard										N° du dossard									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260
261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300
301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320
321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360
361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380
381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420
421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440
441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460
461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480
481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500
501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520
521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540
541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560
561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580
581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600
601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620
621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640
641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660
661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680
681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700
701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720
721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740
741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760
761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780
781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800
801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820
821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840
841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860
861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880
881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900
901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920
921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940
941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960
961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980
981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Identifier les dossards non attribués.
- Identifier les coureurs non partants.
- Identifier les coureurs ayant abandonné.
- Parmi les coureurs restants – par déduction:
 - Relever les coureurs distancés du groupe principal (avec l'aide des commissaires arrière).
 - Relever les compositions des différents groupes de l'avant (avec l'aide des commissaires avant).
 - Relever les dossards lus par les moyens techniques (photo finish / transpondeurs).
- Vérifications :
 - Un dossard ne peut figurer dans l'ordre d'arrivée s'il est “non partant”, “non attribué” ou “abandon”.
 - Les compositions de groupes connues doivent correspondre à celles lues à l'arrivée.
 - Un dossard ne peut pas être classé plusieurs fois.
 - Un coureur ne peut pas être “sans information”, il doit être marqué : “non partant”, “abandon” ou “classé”.

6.2. À L'ARRIVÉE DE LA COURSE

SON RÔLE À L'ARRIVÉE

- Avant que les coureurs franchissent la ligne d'arrivée, le juge à l'arrivée (JA) aura donné au responsable du protocole de l'organisation la liste des leaders confirmés aux classements intermédiaires (montagnes, sprints).



- Le JA doit s'organiser pour effectuer la prise d'arrivée **comme s'il n'avait pas de photo-finish** :

- le JA fait l'appel de tous les coureurs possibles jusqu'à l'arrivée du dernier coureur du peloton,
- le JA examine la photo-finish avec l'opérateur pour établir le classement d'arrivée provisoire en coordination avec le chronométrateur,
- le JA établit l'ordre de passage de tous les coureurs avec l'opérateur de la photo-finish dès que la voiture balai a franchi la ligne d'arrivée (coureurs ayant passé la ligne, abandon, coureurs partants, mais non identifiés au passage),
- si nécessaire, le JA vérifie l'ordre de passage des coureurs avec la composition des différents groupes avec lesquels les commissaires titulaires et à moto ont terminé l'épreuve (validation par la grille),
- le JA vérifie les différents classements en tenant compte des pénalités en temps décidées par le collège des commissaires en accord avec les chronométrateurs ; ces pénalités sont applicables au classement général individuel au temps et parfois (dans les cas graves) au classement de l'étape.

- Le JA annonce aussi rapidement que possible les dix premiers de l'épreuve pour le speaker et les médias présents. Son appel peut être déterminant, mais il doit, en cas de doute, consulter les techniciens de la photo-finish pour confirmer son jugement.
- Le JA fait le calcul du classement par points lors des courses par étapes, afin d'en désigner le leader qui devra se présenter à la cérémonie protocolaire.
- Le JA a l'obligation d'attendre le dernier coureur et, de ce fait, la voiture balai. Le commissaire de la voiture balai doit remettre au JA les numéros d'identification des coureurs ayant abandonné. Le passage de la voiture balai sur la ligne d'arrivée est obligatoire, la chaussée d'arrivée doit rester libre jusqu'à son passage sur la ligne.
- Le JA doit impérativement valider les classements qu'il a contrôlés avant leur envoi en reprographie et diffusion.
- La course n'est considérée terminée qu'après la cérémonie protocolaire officielle sur le podium.
- Les opérations d'arrivée terminées, le JA établit son classement et vérifie sa diffusion.

SON RÔLE À LA PERMANENCE D'ARRIVÉE

- Le juge à l'arrivée (JA) transmet au secrétariat de l'organisation tous les originaux des résultats et des classements (intermédiaires et généraux). Ces documents seront transmis rapidement à l'UCI et à la FN.
- Après le prologue ou la première étape, le JA établit, après avoir pris connaissance du classement général individuel, l'ordre de marche des voitures techniques en tenant compte de la place du meilleur coureur de chaque équipe dans ce classement.
- Dans une course par étapes, le JA doit demander à l'opérateur informatique de préparer les documents de travail pour l'étape du lendemain soit :
 - une mise à jour de la liste des partants,
 - la grille de suivi de course,
 - le classement général par ordre des dossards,
 - les différents classements généraux avec tous les détails de tous les classements intermédiaires jusqu'aux centièmes de seconde dans le but de pouvoir départager les ex æquo.
- Le JA doit obtenir tous les communiqués de l'étape pour leur distribution à l'ensemble du collège des commissaires.

LA MÉTHODE DE JUGEMENT ET DE CLASSIFICATION DES COUREURS



La ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est constituée d'une ligne de 4 cm de largeur, peinte en noir, sur une bande de couleur blanche, d'une largeur de 72 cm, soit 34 cm de chaque côté de la ligne noire (peinture mate).

Sur route, en cas de difficultés dues à l'impossibilité de tracer une ligne réglementaire ou en cas d'intempéries, la ligne d'arrivée déterminée par un ruban ou une ligne d'au moins 5 cm de large est tolérée.

La ligne d'arrivée doit impérativement être tracée perpendiculairement au milieu de la chaussée d'arrivée. Ceci permet au coureur de maintenir ses chances lorsque il décide de quel côté réaliser son sprint.

La photo-finish sera alignée sur la ligne tracée réglementairement.



Le classement

Les arrivées se jugent sur la roue avant des bicyclettes, au point de tangence avec le plan vertical élevé au-dessus de la ligne d'arrivée.

Dans le contre-la-montre, l'arrivée peut être déterminée par le passage de la roue sur une bande contact ou devant une cellule optique.

Les transpondeurs

Lorsque des transpondeurs sont disponibles, il ne faut pas oublier qu'ils ne permettent pas de déterminer l'ordre de passage des coureurs sur la ligne, mais uniquement de la composition d'un groupe ou peloton.

De plus certains coureurs peuvent avoir changé de vélo et ne plus avoir de transpondeur. Ou dans le cas de changement de machine avec un équipier, le transpondeur ne correspond pas au numéro de dossard.

Toutes ces informations doivent impérativement remonter vers le juge à l'arrivée (JA) qui en tiendra compte pour établir l'ordre de passage réel des coureurs.

LES RAPPELS IMPORTANTS

En cas de chutes ou bris de matériel

Pour être classé, tout coureur accidenté peut terminer le parcours en portant, traînant, ou roulant sa machine, sans le secours de quiconque. Le coureur sera classé s'il est en possession de son vélo.



Courses par étapes (où le temps intervient pour le classement général)

Le prologue :

- Si un coureur est accidenté et n'a pu terminer la course (fait dûment constaté par un commissaire), il est classé dernier de ce prologue et est crédité du temps du coureur classé dernier.
- Dans tous les cas, tous les coureurs sont obligés de prendre le départ d'un prologue.

En cas de chute ou incident mécanique après le franchissement du panneau des trois derniers kilomètres



- Le ou les coureurs accidentés seront crédités du temps du peloton auquel ils appartenait au moment de la chute, pour autant que l'incident ait été constaté par un commissaire ou le JA ou signalé par le directeur de la course.
- Ces dispositions ne sont pas applicables dans les étapes contre-la-montre individuelles, ou par équipes, ni en cas d'arrivées au sommet des cols ou de côtes à fort pourcentage.
- Si à la suite d'une chute à l'arrivée, un coureur est dans l'impossibilité de franchir la ligne, il est classé à la dernière place de l'étape.
- Dans les courses contre-la-montre par équipes ou individuelles, le JA doit relever dans l'ordre le passage de tous les coureurs qui franchissent la ligne, afin que le chronométrateur puisse leur attribuer un temps et éventuellement constater un dépassement du délai d'élimination.

Épreuve d'un jour sans désignation d'un commissaire-chronométrateur officiel

Le chronométrateur (CR) n'est pas indispensable dans les courses d'un jour. Dans ce cas, le juge à l'arrivée (JA) sera amené à prendre l'heure de départ réel de la course, l'heure d'arrivée et les écarts entre les coureurs ou les groupes de coureurs avec l'aide du technicien de la photo-finish pour établir le classement.

Les arrivées sur circuit routier



Lors des arrivées avec circuits finaux, le JA, aidé par le CR, doit s'assurer que la totalité des coureurs ont bien parcouru la distance et le nombre de tours prévus pour pouvoir être classé. À défaut de quoi, ils seront classés en abandon.

Le JA indique au responsable de la cloche le moment où elle doit retentir pour signifier aux coureurs qu'ils sont entrés dans le dernier tour de circuit.

Le nombre de tours maximum et la distance de ceux-ci sont indiqués dans le Règlement UCI (*Point 4.2.2.1 "Guide technique et règlement particulier"*).

Les arrivées sur piste

En cas d'arrivée sur une piste, les organisateurs peuvent faire couvrir la distance comprise entre l'entrée de celle-ci et la ligne d'arrivée, augmentée au maximum d'un tour complet.



- Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome. Des interversions peuvent se produire entre le classement noté par le CR et celui enregistré par le JA.
- En cas de piste rendue glissante, les commissaires et le JA peuvent tenir pour acquis le classement enregistré par le CR.
- Les commissaires de course se réservent le droit d'arrêter, à l'entrée du stade, tout peloton qui se présenterait alors que la piste serait déjà encombrée par le ou les pelotons précédents, et ne les laissent repartir que lorsque celle-ci est de nouveau dégagée.

L'appel vocal

Le juge à l'arrivée (JA) ne peut se dispenser d'appeler le maximum des coureurs franchissant la ligne d'arrivée.

- En cas d'arrivée en peloton, le JA fait en sorte de classer le plus grand nombre possible de coureurs sans "oubli". Tous les concurrents qui arrivent ensuite sont considérés comme ex æquo jusqu'au moment où le JA peut à nouveau reprendre, sans interruption, son appel des arrivants situés en fin de peloton.
- Le classement sera validé après la lecture de la photo-finish.
- En cas d'absence ou de carence de la photo-finish, le JA devra avoir recours à son appel vocal enregistré.
- Dans une arrivée, en l'absence d'une photo-finish, le JA peut classer des coureurs "**dead-heat**" et "**ex æquo**", c.-à-d. :

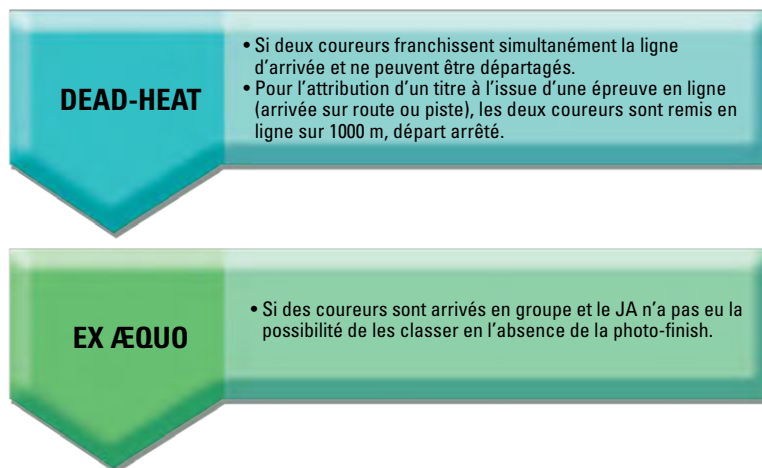


Schéma. "Dead-heat" et "ex æquo"

LES RÉSERVES ÉMISES PAR LE JUGE À L'ARRIVÉE



- En cas d'arrivée très disputée et avant de rendre son verdict, le JA doit s'en rapporter à la lecture de la photo-finish.
- Toutes irrégularités dans les sprints intermédiaires ou les sprints d'arrivée doivent être signalées au président du collège des commissaires qui prendra les mesures adéquates.
- En cas de litige persistant, les enregistrements vidéo seront examinés avec soin par le collège des commissaires comprenant le JA.

LES SANCTIONS APPLIQUÉES PAR LE JUGE À L'ARRIVÉE EN ACCORD AVEC LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES

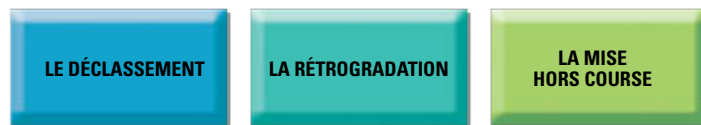


Schéma. Sanctions applicables par le JA

- Tout coureur qui se présente à l'arrivée avec un dossard mal placé, mal épinglé, déchiré ou recouvert par le maillot par une musette ou un imperméable, peut être classé à la dernière place de son peloton et sanctionné en conséquence.
- Les coureurs qui ne défendent pas sportivement leur chance à l'arrivée peuvent faire l'objet de sanctions. Le juge à l'arrivée doit établir un rapport dénonçant ces manœuvres qu'il remettra au président du collège des commissaires.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître la mission du juge à l'arrivée.
- Connaître les responsabilités du juge à l'arrivée.
- Comment juger une arrivée.
- Appeler visuellement un grand nombre de numéros dans un temps restreint sans erreur ou oubli.
- Établir un classement rapidement avec une forte pression médiatique.
- Calculer une moyenne horaire.
- Connaître les limites des équipements mis à disposition.
- L'usage d'un transpondeur.
- La différence entre un "dead-heat" et un "ex æquo".
- Les règles de port vestimentaire.
- La raison pour laquelle les coureurs signent la feuille de départ.
- Émettre des réserves de classement si besoin (cas de sprints houleux, etc.).
- Connaître les règles particulières (chute, course par étapes, arrivée sur piste ou en circuit).
- Connaître les sanctions applicables (pourquoi ? quand ?).



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Rester calme et serein en toutes circonstances.
- Être observateur.
- S'adapter à toutes situations et réagir rapidement.
- Être organisé et méthodique.
- Exercer sa diction fréquemment pour être efficace lors des appels de classement.
- Être capable de prendre place sur une moto comme passager.
- Créer un climat de confiance avec les prestataires de l'organisation.
- Travailler en binôme avec le ou les chronométreurs.
- Intervenir au même titre qu'un commissaire titulaire dans le contrôle sportif.
- Vérifier la liste des partants.
- Vérifier la conformité des dossards.
- Contrôler la distance.
- Établir les protocoles rapidement.
- Vérifier impérativement les classements communiqués à l'organisation avant leur diffusion.
- Être en possession de documents de travail fonctionnels.
- Faire part de ses doutes ou de ses difficultés sur tout ordre jugé.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas connaître les coureurs non partants.
- Établir un classement d'arrivée sans vérifier la grille de course.
- Laisser partir un coureur qui n'a pas signé la feuille de départ.
- Ne pas vérifier et ne pas valider un classement avant sa diffusion aux médias.
- Vouloir manipuler l'équipement photo-finish à la place de l'opérateur du prestataire de service.
- Communiquer son stress aux autres.
- Refuser d'admettre une erreur et de revoir une classification ou un ordre de passage (sprint intermédiaire ou arrivée).
- Laisser partir un coureur avec des numéros d'identification placés de manière incorrecte.
- Ne pas connaître les règles de port des vêtements (maillot distinctif, maillot de leader, etc.).
- Laisser partir un coureur non équipé de façon réglementaire.
- Penser que les moyens modernes sont infaillibles et ne pas accomplir les bases de la fonction.
- Ne rien dire quand les dossards sont masqués lors des classements.



7. CHRONOMÉTRAGE

7.1. Le commissaire chronométrateur

7.2. Le prestataire de chronométrage

7.1. LE COMMISSAIRE CHRONOMÉTREUR

SON RÔLE ET SES RESPONSABILITÉS

Le chronométrateur (CR) fait partie du collège des commissaires et sa spécialité s'exerce en relation à la mesure du temps des épreuves pour chaque coureur.

Le CR doit garantir que les dispositions techniques sont conformes au Règlement UCI afin de préserver l'équité sportive entre tous les concurrents d'une épreuve et doit être en mesure d'attribuer un temps de course à chaque coureur.

Il convient d'établir une collaboration empreinte de respect et de professionnalisme entre les commissaires, les CR, mais aussi avec les prestataires de service mandatés par l'organisateur. L'objectif est d'officialiser au plus vite, avec une grande fiabilité et une extrême précision, les résultats des courses, que celles-ci soient en ligne, par étapes ou contre-la-montre.

La responsabilité du CR est engagée dès qu'il attribue un temps à un coureur ou à un groupe de coureurs. Le CR doit donc assumer cette fonction avec la plus grande compétence. Pour cela, le CR doit allier intégrité et impartialité. Son point fort est la rapidité d'exécution, associée aux qualités humaines et relationnelles.

LA DÉSIGNATION

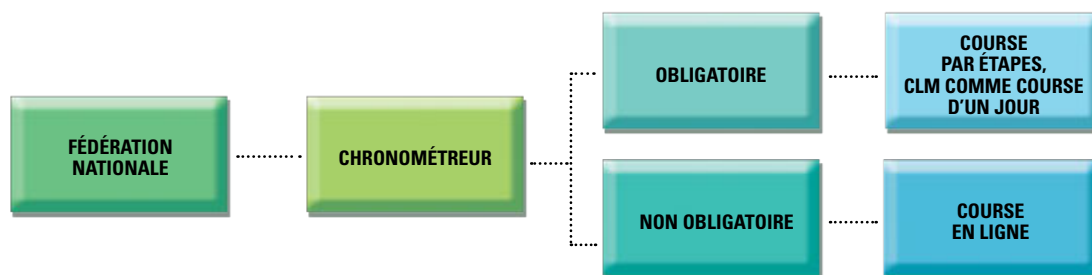


Schéma. Utilisation des fréquences radio par les commissaires

- Le CR est désigné par la fédération nationale du pays de l'organisation.
- **Pour les courses en ligne d'un jour**, il n'est pas obligatoire de désigner un CR (dans la mesure du possible, le juge à l'arrivée (JA) peut effectuer les moyennes horaires réalisées et l'attribution des temps de course).
- **Pour les courses par étapes**, la présence d'un CR dédié à cette tâche est impérative.
- Si la course par étapes comporte des étapes contre-la-montre, il sera nécessaire de désigner deux CR :
 - le premier sera affecté aux départs,
 - le second sera chargé de l'attribution nominative des temps (il collabore avec le JA).
- En aucun cas, un CR officiel ne peut remplir simultanément sa fonction et celle de commissaire de course.

LES TECHNIQUES DU CHRONOMÉTRAGE ET LES PARTICULARITÉS DE LA MESURE DU TEMPS

- Les unités de temps utilisées par les chronomètres (CR) sont les heures, minutes, secondes, dixièmes, centièmes ou millièmes de seconde.
- Les CR ont à leur disposition des calculatrices permettant de convertir, d'additionner, de soustraire, de diviser ou de multiplier ainsi que d'effectuer toutes les opérations avec des nombres complexes.
- La symbolisation de ces unités de temps est :

Heure	h
Minute	'
Seconde	"
Dixième de seconde	1/10
Centième de seconde	1/100
Millième de seconde	1/1000

Rappel

1 heure = 60 minutes (60') ou 3600 secondes (3600")

1 minute = 60 secondes (60")

1 seconde = 10/10es ou 100/100es ou 1000/1000es

- **L'heure officielle** : avant le départ de chacune des épreuves, les CR doivent synchroniser les différents chronomètres, en composant le numéro de l'horloge parlante ou en consultant le site internet time.is pour obtenir cette information, et communiquer l'heure officielle aux différents officiels ainsi qu'au speaker.
- **Le temps officiel** : plusieurs CR (chronométrage manuel) peuvent avoir des écarts minimes du temps enregistré. Dans ce cas, les règles suivantes sont à appliquer :
 - Si deux CR ayant enregistré le temps tombent d'accord, ledit temps est officiel. S'ils sont en désaccord, **le plus mauvais temps enregistré** est le seul temps officiel.
 - Si trois CR font ressortir un ou plusieurs temps différents, seul **le temps intermédiaire** est considéré comme officiel et non la moyenne des temps.
- **Précision des mesures** : les temps sont enregistrés au 1/10^e, ou au 1/100^e de seconde (pour établir le contrôle des cassures entre deux groupes) puis ramenés à la seconde pour les courses en ligne, et au 100^e pour les courses contre-la-montre.
- **Départage de coureurs** : ils sont départagés en cas d'égalité par des additions de temps, voire des centièmes de seconde, des additions de places.
- La prise de temps avec des appareils enregistreurs et capteurs automatiques de temps n'est admise qu'à la condition que l'appareil soit manipulé sous la responsabilité exclusive d'un CR officiel.
- L'organisateur doit s'assurer avec son prestataire de chronométrage que les appareils mis en service et utilisés répondent aux exigences requises pour les épreuves spécifiées. Ces équipements devront être certifiés conformes et calibrés par des organismes indépendants à fréquence régulière.

DÉFINITIONS

Un écart

- Un écart existe dès lors que deux coureurs seuls, ou un coureur seul et le premier coureur du groupe qui le suit, sont séparés par au moins une seconde.
- L'écart est mesuré entre la tangente de la roue avant du coureur seul et celle du coureur qui le suit, qu'il soit seul ou premier d'un groupe.
- Un groupe est constitué à partir de deux coureurs.

Une cassure

- Une cassure existe dès lors que deux groupes de coureurs, ou un groupe et un coureur seul, sont séparés par au moins une seconde.
- La cassure est mesurée entre la tangente de la roue arrière du dernier coureur du groupe et la tangente de la roue avant du premier coureur du groupe suivant, ou du coureur seul.
- Un groupe est constitué à partir de deux coureurs.

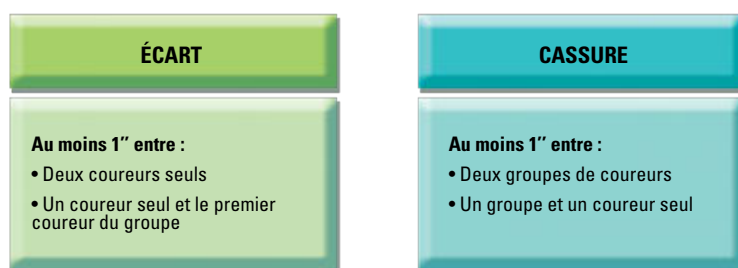


Schéma. Différences entre les termes "écart" et "cassure"

SON RÔLE AVANT LE DÉPART



Schéma. Rôle du chronométrateur avant la course

Le chronométrateur doit étudier tous les points particuliers du règlement de l'épreuve et, en particulier, tous les éléments concernant le chronométrage, c.-à.-d. :

- Les bonifications prévues et si celles-ci sont conformes.
- Les délais d'élimination.
- La présence de passages à niveau.
- Dans le cas d'une épreuve de contre-la-montre par équipes, s'assurer que la définition de prise de temps est prévue :
 - Sur quel coureur le temps est-il pris ?
 - Y a-t-il un plafonnement des temps ?

Ces informations permettent de préparer les documents de chronométrage.

SON RÔLE PENDANT LA COURSE

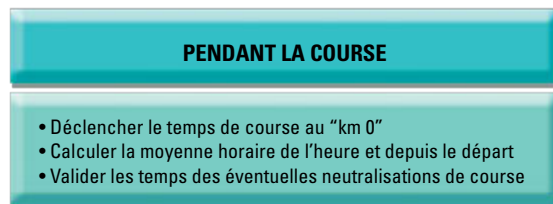


Schéma. Rôle du chronométrateur pendant la course

- Le chronométrateur (CR) est toujours positionné à l'avant de la course, devant les coureurs et la tête de course.
- Son véhicule ne doit pas gêner la progression des coureurs et des véhicules.
- Le CR déclenche le temps de course au "**km 0**".
- Le CR calcule la moyenne horaire de l'heure et la moyenne générale depuis le départ de la course et transmet cette information sur les ondes radio par le canal information.
- Le CR doit être présent pour valider les temps des éventuelles neutralisations de course.
- Le CR doit pouvoir sortir facilement du dispositif pour se rendre à l'arrivée et se préparer à la prise des temps des coureurs. La circulation à l'avant de la course peut être dense et il faut prévoir le stationnement du véhicule. Il est important d'anticiper ceci.

SON RÔLE À L'ARRIVÉE

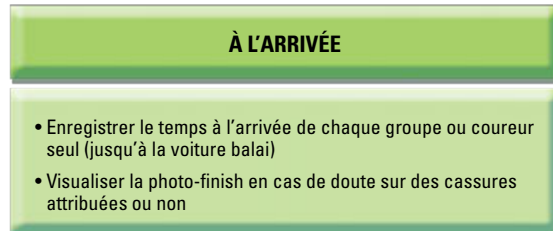


Schéma. Rôle du chronométrateur à l'arrivée

- Le CR doit réaliser, au plus vite, la synchronisation avec le prestataire de services, afin de rendre les affichages visibles pour le public, le speaker et les médias.
- Le CR enregistre le temps de chaque groupe à l'arrivée (il doit noter, au minimum les premiers numéros et les derniers de chaque groupe).
- Au passage des premiers coureurs aux 3 derniers kilomètres, le prestataire de service met à disposition des CR l'affichage de la composition des différents groupes sur écran d'ordinateur. C'est un outil prépondérant qui permet d'anticiper les changements potentiels des différents leaders sans pour autant occulter le fait que sans incident dans ces derniers kilomètres, il faut tenir compte des écarts réels. La décision finale est prise par le collège des commissaires.
- Aux arrivées, tous les coureurs d'un peloton sont crédités du même temps.
- Si ce peloton se présente avec des cassures égales ou supérieures à la seconde, dans ce cas, le CR enregistre un nouveau temps.
- En cas de doute sur des cassures attribuées ou non attribuées, il faut visualiser la photo-finish avec l'opérateur et confirmer les écarts dans les cassures constatées (écart entre tangente roue arrière du dernier coureur ayant franchi la ligne et la tangente de la roue avant du coureur se présentant ensuite sur la ligne).

- Dans le cas d'un fonctionnement à plusieurs chronomètres (CR), le chronomètre A enregistre le temps de chacun des groupes à l'arrivée suivant les compositions qui lui sont communiquées par le juge à l'arrivée ou par le chronomètre B. Le chronomètre A enregistre la totalité des temps jusqu'à l'arrivée de la voiture balai. Le chronomètre B se charge de contrôler la présence des différents leaders aux temps et d'effectuer les calculs en cas de changement pour l'attribution des maillots des classements aux temps et du classement général par équipes afin de les remettre immédiatement à l'organisation en vue de la cérémonie protocolaire.
- Le CR officie jusqu'à l'arrivée de la voiture balai et remet les temps des éventuels coureurs hors délai aux commissaires titulaires.
- L'ensemble des temps d'arrivée est tronqué à la seconde inférieure sauf pour les temps d'élimination qui sont toujours arrondis à la seconde supérieure.
- Le CR établit le délai maximum d'arrivée ; il est fixé par l'organisateur dans le règlement particulier de l'épreuve pour les courses par étapes et est de 8 % pour les épreuves d'un jour.

SON RÔLE APRÈS L'ARRIVÉE

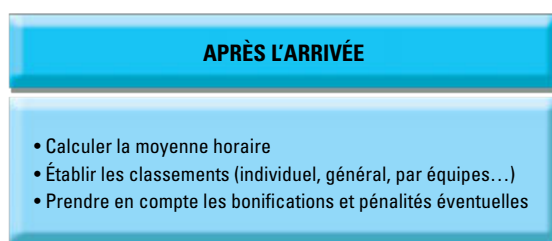


Schéma. Rôle du chronomètre après l'arrivée

- Le CR calcule la moyenne horaire, arrondie au mètre inférieur, sur le temps réel sans bonification ni pénalité.
- Le CR établit le classement général individuel et le classement général au temps.
- Le CR établit le classement par équipe, qui est obligatoire. Il s'établit par addition des 3 meilleurs temps individuels de chaque équipe. En cas d'égalité, les équipes sont départagées par l'addition des places obtenues par leurs trois premiers coureurs. En cas de nouvelle égalité, les équipes sont départagées par la meilleure place de leur premier coureur. Toute équipe réduite à moins de trois coureurs est éliminée du classement général par équipes.
- Les temps enregistrés par les CR sont reportés au classement général au temps.
- Les bonifications sont prises en compte pour le classement général individuel uniquement.
- Les pénalités sont appliquées aux classements généraux.
- Le CR contrôle avec le juge à l'arrivée les classements et les temps affectés avant diffusion.
- En cas d'égalité de temps au classement général individuel, on doit tenir compte des centièmes de seconde enregistrés lors des étapes contre-la-montre individuelles (y compris le prologue). Ce cumul n'est pas réintégré dans le temps au classement général.

À NOTER

Réintégration : cela veut dire que les dixièmes ou centièmes sont comptés dans le temps du classement général qui perd alors sa caractéristique de temps à la seconde. Lorsque l'épreuve comporte plusieurs contre-la-montre individuels, cela peut conduire à des incohérences mathématiques prêtant à contestation (cf. tableau ci-après).

Tableau. Exemple d'incohérences mathématiques dans un classement général individuel*

	Coureur X	Coureur Y	Coureur Z
	Temps établi à la seconde		
Prologue	00.10'20"	00.10'19"	00.10'19"
CLM	00.26'45"	00.26'45"	00.26'45"
Total	00.37'05"	00.37'04"	00.37'04"
Classement	3^e	2^e	1^{er}
	Temps avec réintégration des 1/100 de seconde		
Prologue	00.10'20"10	00.10'19"90	00.10'19"31
CLM	00.26'45"17	00.26'45"92	00.26'45"63
Total	00.37'05"27	00.37'05"82	00.37'04"94
Classement	2^e	3^e	1^{er}

*Changement de classement noté une fois sans et une fois avec intégration des 1/100 de secondes

SON RÔLE LORS DES ÉPREUVES OU ÉTAPES CONTRE-LA-MONTRE (INDIVIDUELLES ET PAR ÉQUIPES)

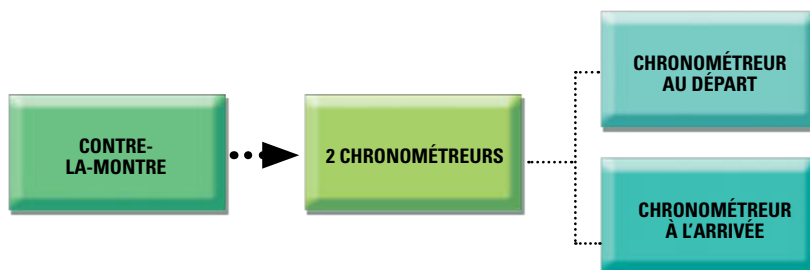


Schéma. Chronomètres lors d'un contre-la-montre

DÉPART

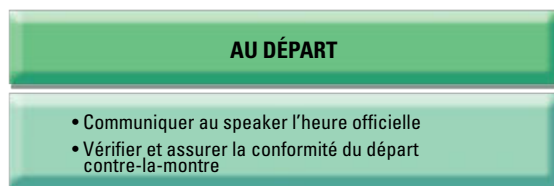


Schéma. Rôle du chronométrage au départ

- Le chronométrage (CR) du départ communique au speaker l'heure officielle 15 minutes avant le premier départ afin d'informer les premiers partants et le public avec rappel dans les 5, 4, 3, 2 et 1 minutes qui précèdent le premier départ.
- Le CR s'assure que le coureur qui se présente au départ est bien celui prévu à la feuille de l'ordre des départs.
- Le CR décompte la ou les minutes avant chaque départ (suivant les écarts entre chacun des partants) avec décompte des 30, 20, 10, 5, 4, 3, 2, 1 secondes et donne le "top" départ.
- Le départ doit être pris à l'arrêt. Le coureur est tenu et lâché, sans être poussé, par un teneur, qui doit être le même pour tous les coureurs.
- Si un coureur se présente en retard, il devra obligatoirement passer par la ligne de départ, et marquer un temps d'arrêt. Son temps de course sera calculé en fonction de l'heure de départ qui lui avait été fixée. En aucun cas, il n'est prioritaire sur un coureur prenant le départ à son heure.

- Le chronométrateur (CR) relève les éventuels départs anticipés et les communique au collège des commissaires.
- Si le temps de départ est enregistré au moyen d'une bande électronique ou une cellule, la distance entre le point de contact du boyau avant avec le sol et la bande électronique doit être de 10 cm.
 - Si le coureur prend le départ légèrement avant le signal 0 ou dans les 5 secondes avant la fin du compte à rebours, c'est le temps de déclenchement qui est pris en compte.
 - Si le coureur prend le départ après ce délai de 5 secondes ou en cas de problèmes avec la prise de temps électronique, le temps du coureur est décompté dès le déclenchement du chronométrage manuel au terme du compte à rebours (heure officielle de départ).

ARRIVÉE

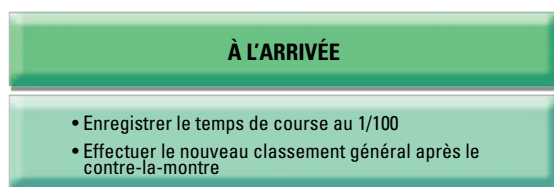


Schéma. Rôle du chronométrateur à l'arrivée

- Le CR de l'arrivée enregistre les temps de course au 100^e de seconde afin de départager les éventuels ex æquo. Toutefois les temps sont communiqués à la seconde dans les communiqués officiels, sur les tableaux d'affichage et les écrans de contrôles.
- Le CR note le numéro de dossard et l'heure d'arrivée sur une feuille d'ordre d'arrivée. Il reporte l'heure d'arrivée sur la fiche individuelle de chacun des coureurs où l'heure de départ y aura été préalablement reportée, il effectue le calcul du temps de course et le vérifie avec le chronométrage électronique éventuel pour valider celui-ci. Le CR classe ensuite ses fiches du meilleur vers le plus mauvais temps, calcule la moyenne à chaque nouveau meilleur temps et dans la mesure du possible avec l'aide du juge à l'arrivée, il effectue le nouveau classement général après le contre-la-montre afin de pouvoir donner, sitôt l'arrivée du dernier coureur, les nouveaux leaders.
- Aux Championnats du Monde et Jeux Olympiques, les temps sont pris et communiqués au 100^e de seconde avec utilisation du chronométrage électronique.
- Dans tous les cas, le CR double à l'arrivée les prises de temps du chronométrage électronique.
- Le CR à l'arrivée est seul responsable du classement de l'ordre d'arrivée des coureurs.

CONTRE-LA-MONTRE

Contre-la-montre par équipes

L'ordre de départ des épreuves de contre-la-montre par équipes est l'ordre inverse du classement général par équipes. À défaut, l'ordre de départ est fixé par un tirage au sort.

- Lors des courses par étapes, l'équipe du leader au classement général individuel au temps part en dernière position même si son équipe n'est pas leader du classement par équipe.
- Le classement des étapes contre-la-montre par équipes doit compter pour le classement général individuel au temps et pour le classement général par équipes.
- Le règlement de l'épreuve fixe le mode de report des temps, y compris ceux des coureurs lâchés.
- Les prises de temps s'effectueront sur le 3^e, 4^e ou 5^e coureur en fonction du règlement particulier de l'épreuve.
- L'ensemble des coureurs terminant groupés seront crédités du même temps, même s'ils terminent en avant du coureur de référence.
- Les coureurs lâchés du coureur de référence (cassure de plus d'une seconde) se verront créditer leur temps réel.
- Chacun des coureurs se verra reporter au classement général individuel le temps pris par l'équipe, s'il termine avec l'équipe. Certains règlements particuliers d'épreuves prévoient un plafonnement maximum des temps pour les équipes ou les coureurs attardés par rapport au temps scratch de la meilleure équipe.
- Pour le classement général par équipe, le temps réel du coureur de référence (3^e, 4^e ou 5^e) est pris en compte et multiplié par le nombre de coureurs concernés.
- Le CR notifie les coureurs ou équipes hors délai au collège des commissaires.

Contre-la-montre individuel dans les épreuves par étapes

- L'ordre de départ des étapes contre-la-montre individuelles est l'ordre inverse du classement général au temps de la veille. Toutefois, le collège des commissaires peut modifier cet ordre afin d'éviter que deux coureurs d'une même équipe se suivent.
- Lors du prologue ou si la première étape est une épreuve contre-la-montre individuelle, l'ordre de départ des équipes est fixé par l'organisateur en accord avec le collège des commissaires. Chaque équipe déterminera l'ordre de départ de ses coureurs.
- Le règlement particulier de chaque épreuve définit, en principe, l'écart en temps qui sépare chaque concurrent, soit 1, 2 ou 3 minutes en fonction de la distance et du nombre de partants. Cet écart peut être augmenté pour les 10, 15 ou 20 premiers du classement général.
- Lors de l'établissement d'un ordre de départ de contre-la-montre individuel, le chronométrateur (CR) s'assure, auprès de l'organisateur, de l'heure d'arrivée souhaitée pour le dernier concurrent, soit pour des problèmes de protocole ou d'horaire de télévision.
- En conséquence, le CR base son ordre de départ sur l'heure d'arrivée souhaitée du dernier concurrent.



Exemples

Distance de l'épreuve : 37.500 km, 78 coureurs au départ de 2' en 2' à l'exception des 15 premiers du classement général qui partiront de 3' en 3'.

- Heure d'arrivée souhaitée pour le dernier participant : 16 h 40.
- Temps prévisionnel de course du dernier partant calculé en fonction du profil du parcours avec une moyenne envisagée à 50 km/h.
- $37.500 \text{ km} \div 50 \text{ km/h} = 45'$ de course.
- Heure de départ du dernier concurrent : $16 \text{ h } 40 - 45' = 15 \text{ h } 55$.

Détail du calcul :

- 15 coureurs avec un écart de 3', soit 45'
- 62 coureurs avec un écart de 2', soit 124'
soit 169' ou 2 h 49'.
- Le premier concurrent partira donc à $15 \text{ h } 55 - 2 \text{ h } 49 = 13 \text{ h } 06$.

Pénalités en temps dans une épreuve de contre-la-montre individuelle et par équipe

- Les pénalités en temps sont prévues suivant le barème UCI en fonction des infractions commises, soit par un coureur dans le sillage d'un autre coureur, soit pour infraction du directeur sportif se portant à hauteur de son coureur ou autres faits.
- Les pénalités en temps sont calculées en fonction de la distance sur laquelle s'est effectuée l'infraction et suivant la vitesse du coureur ayant commis l'infraction.
- Ces pénalités sont reportées au classement général individuel, voire au classement général par équipes suivant la décision du collège des commissaires.

Tableau. Pénalités en secondes selon la vitesse du coureur ayant commis l'infraction et la distance sur laquelle s'est effectuée l'infraction

Dist. en mètres	Vitesse en km/h																															
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
100	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5
150	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
200	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	7	7	7
250	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	8	8	8
300	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	8	8	8	9	9	9	10	10	11
350	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	8	8	8	9	9	10	11	11	12	13	14
400	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	8	8	8	9	9	9	10	11	11	12	13	14	15	16	17
450	4	4	4	4	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	10	11	11	12	1	13	14	15	16	17	18	19	20	21
500	4	4	4	4	5	5	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	21	22	24	26	28	
550	5	5	5	6	6	6	6	7	7	8	8	8	9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	21	22	24	26	27	29	31	33
600	5	5	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	11	12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	25	27	29	31	33	35	38
650	6	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	11	12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	25	27	29	31	33	35	37	40
700	6	6	6	7	7	8	8	9	9	10	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	23	25	27	29	31	33	36	40	42	46	49
750	6	7	7	8	8	8	9	9	10	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	24	26	28	30	32	35	37	40	42	44	47	50	55
800	7	7	7	8	8	9	9	10	11	12	14	15	16	17	19	21	23	24	25	27	29	31	33	36	39	42	45	47	49	52	56	61
850	7	7	8	9	9	10	11	13	14	15	17	18	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	40	43	47	50	53	56	59	62	68	
900	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	19	20	22	24	26	28	30	32	34	36	39	42	45	48	51	55	58	61	65	69	75	
950	8	9	10	11	12	13	14	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	42	45	48	51	55	60	64	67	71	75	82	
1000	8	9	11	12	13	14	15	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	38	40	43	46	49	52	56	60	64	68	72	77	82	90	

Examples

Un coureur prend le sillage d'un coureur l'ayant doublé pendant 800 m, la vitesse du coureur doublé étant de 41 km/h. Il sera pénalisé de 16" suivant le tableau ci-dessus.

RÈGLEMENT UCI

- Le chronométrage sera fait sur plusieurs points de distance, répartis de façon que les coureurs et les spectateurs soient informés continuellement de l'épreuve (**ARTICLES 2.4.014 ET 2.5.012**).
- Les temps à l'arrivée sont pris jusqu'au dixième de seconde au moins (**ARTICLES 2.4.015 ET 2.5.013**).

LES DOCUMENTS DE SUPPORT DU CHRONOMÉTRAGE POUR LES ÉPREUVES ROUTE

- Feuille d'enregistrement des temps numérotés 1 à 99 permettant d'enregistrer le temps de chaque groupe, sa composition, les écarts avec le temps du vainqueur, la moyenne, les délais et temps d'élimination, la liste des non-partants et les abandons.
- Feuille d'ordre de passage d'arrivée (conjointe avec le juge à l'arrivée).
- Feuille de classement journalier par équipes.
- Fiches de classement général par équipes.
- Fiche individuelle du classement général (en fonction du nombre d'étapes de l'épreuve).
- Fiche de temps individuelle pour le CLM et le prologue.
- Fiche de temps d'équipe pour les CLM.
- Feuille d'ordre des départs CLM (individuels ou par équipes).
- Feuille de relevé des distances et des moyennes horaires de course.
- Fiche de suivi de course.

LE MATÉRIEL DE CHRONOMÉTREUR

Les chronomètres

- Le chronomètre dit “tour de cou” : chronomètre manuel à affichage digital permettant de visualiser l’heure du jour (départ de contre-la-montre), le temps de course, les temps intermédiaires avec une mémorisation minimale de 30 temps ou plus.
- Le chronomètre électronique à imprimante incorporée type TAG-HEUER 501, 505, 520, POWERTIME OMEGA ou similaire. Ces chronomètres permettent d’associer les périphériques adaptés tels que poire de déclenchement du chronométrage, bandes de contact, cellules photoélectriques, portillon de départ ou revolver. Ces chronomètres permettent l’incorporation de temps de départ des concurrents et le calcul instantané du temps de course ainsi que le classement. Ils peuvent également être directement connectés à des ordinateurs.
- Le chronomètre électronique de table pouvant être jumelé à un système de vidéo-finish, blocs de départ, panneau d’affichage et incrustation TV (matériel utilisé principalement en vélodrome ou mis à disposition par des prestataires de services dans le cadre de grandes épreuves routières).

La calculatrice

- La calculatrice doit être d’un modèle adapté au calcul des nombres complexes : moyennes, délais, addition, soustraction, multiplication de temps. Plusieurs marques proposent des calculatrices adaptées au calcul des temps.

LES FORMULES SIMPLES UTILISÉES POUR LES CALCULS DE CHRONOMÉTRAGE



Pour plus d’information et exemples de calculs, cliquez ici : “Le guide du chronométrateur”, p. 4 -19.

Calcul d’une moyenne	$M = D / T$	<i>D = la distance en kilomètres T = le temps en heures, minutes, secondes M = la moyenne horaire en kilomètres/heure</i>
Calcul d’une distance	$D = T \times M$	
Calcul d’un temps	$T = D / M$	

PASSAGE À NIVEAU



Pour plus d’information, cliquez ici : “Le passage à niveau”, point 4.3.5.6.

Le chronométrateur doit s’organiser pour que les temps et écarts soient enregistrés au moment d’un arrêt de course.

PROLOGUE

Les modalités et conditions du prologue sont abordées dans le *point 4.2.2.1*. Les points importants auxquels le CR doit veiller sont les suivants :

- Le prologue doit être disputé à titre individuel contre-la-montre. En cas d’une participation supérieure à 60 coureurs, l’intervalle entre les coureurs au départ ne peut pas dépasser 1 minute.
- Le prologue doit compter pour le classement général individuel. Il peut éventuellement compter pour le classement général par équipes (voir le règlement particulier de l’épreuve).
- Un coureur accidenté lors du prologue et n’ayant pas pu terminer la course pourra prendre le départ le lendemain. Il sera crédité du dernier temps.

ARRIVÉE

L'arrivée est le moment crucial d'une épreuve. Certains incidents peuvent influencer le classement définitif de l'épreuve ou de l'étape. Ceux-ci sont p. ex.:

- incident (chute, crevaison, incident mécanique) dûment constaté dans les trois derniers kilomètres,
- incident (chute, crevaison, incident mécanique) dûment constaté après le passage sous la flamme rouge,
- arrivée au sommet,
- arrivée en circuit,
- arrivée sur piste.



RÈGLEMENT UCI

- En cas de chute, de crevaison ou d'incident mécanique dûment constaté, dans les trois derniers kilomètres d'une étape en ligne, le ou les coureurs accidentés sont crédités du temps du ou des coureurs en compagnie desquels ils se trouvaient au moment de l'accident. Son ou leur classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.
Si à la suite d'une chute dûment constatée dans les trois derniers kilomètres un coureur est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera classé à la dernière place de l'étape et crédité du temps du ou des coureurs en compagnie du ou desquels il se trouvait au moment de l'accident (**ARTICLE 2.6.027**).
- En cas de chute, de crevaison ou d'incident mécanique dûment constaté, après le passage sous la flamme rouge dans une étape contre-la-montre par équipes, le ou les coureurs sont crédités du temps du ou des coéquipiers en compagnie du ou desquels ils se trouvaient au moment de l'accident.
Si à la suite d'une chute dûment constatée après le passage sous la flamme rouge un coureur est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera crédité du temps du ou des coéquipiers en compagnie du ou desquels il se trouvait au moment de l'accident (**ARTICLE 2.6.028**).
- **Arrivée au sommet** : Les deux articles cités ci-dessus ne sont pas applicables en cas d'arrivée en sommet, sauf si l'incident se produit avant l'ascension (**ARTICLE 2.6.029**).
- **Arrivée en circuit** : Même si une étape se termine en circuit, les temps sont toujours pris sur la ligne d'arrivée (**ARTICLE 2.6.030**).
- **Arrivée sur piste** : Les temps des coureurs peuvent être pris à l'entrée de la piste. Aussi, afin d'éviter des interventions qui pourraient résulter du mélange des coureurs de différents pelotons, les commissaires peuvent décider une neutralisation à l'entrée de la piste.
Si la piste est impraticable, la ligne d'arrivée est placée à l'extérieur de la piste et les coureurs en seront informés par tous les moyens disponibles (**ARTICLE 2.3.042**).

Sur piste, les organisateurs peuvent faire courir la distance comprise entre l'entrée sur celle-ci et la ligne d'arrivée, augmentée au maximum d'un tour complet.

Pour le classement général, seul compte le temps pris par le chronométrateur à l'entrée du vélodrome, quelle que soit finalement la place du ou des coureurs au classement de l'étape.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître les spécifications techniques du chronométrage en fonction de la classe de l'épreuve.
- Maîtriser les unités de temps.
- Maîtriser les calculs de base et ceux plus complexes nécessaires pour établir les classements.
- Connaître ce qu'implique une arrivée en altitude pour l'attribution des temps.
- Connaître la règle des 3 kilomètres et comment la gérer dans les classements.
- Connaître les bonifications applicables en fonction de la classe de l'épreuve.
- Comment sont appliquées les bonifications.
- Comment sont appliquées les pénalités en temps.
- Comment sont départagés les coureurs ou équipes en cas d'égalité de temps.
- Donner un départ de CLM par la méthode du décompte.
- Être capable d'expliquer la différence entre un écart et une cassure.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Établir un bon contact avec les prestataires de service de l'organisation.
- Travailler rapidement et avec précision.
- Rester calme.
- Être organisé et méthodique.
- Calculer le délai maximum d'arrivée.
- Communiquer au président du collège des commissaires les coureurs hors délai.
- Établir les ordres de départ des CLM individuels ou par équipes.
- Être présent sur les passages à niveau indiqués dans le guide technique.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas s'intégrer aux autres membres du collège.
- Laisser diffuser les classements sans avoir vérifié les temps.
- Oublier de faire la synchronisation sur l'heure officielle ou avec les prestataires.
- Penser qu'une neutralisation n'est pas du domaine des chronométreurs.

7.2. LE PRESTATAIRE DE CHRONOMÉTRAGE



Pour plus d'information, cliquez ici : *“Le guide du prestataire de chronométrage”, disponible sur le site internet de l'UCI.*

Le prestataire de chronométrage est un prestataire de service de l'organisateur. Il opère sous la responsabilité de l'organisateur.

Sa mission est de fournir, d'installer et d'assurer le fonctionnement des supports techniques d'informations et de jugement de l'arrivée de l'épreuve : le matériel de photo-finish, le système de transpondeurs, le dispositif d'affichage.

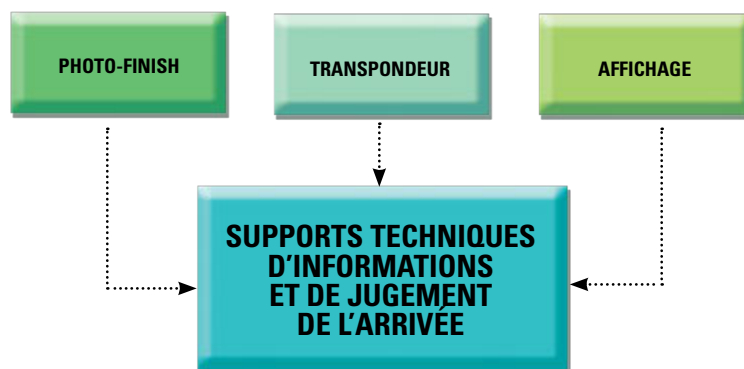


Schéma. Supports techniques d'informations et de jugement de l'arrivée de l'épreuve

Le chronométreur (CR) et le juge à l'arrivée doivent s'assurer que toutes les dispositions techniques mises en place par l'organisateur et son prestataire de chronométrage sont conformes au Règlement UCI et au cahier des charges du prestataire de chronométrage.



RÈGLEMENT UCI

- Pour chaque épreuve, la fédération nationale de l'organisateur désigne un nombre suffisant de commissaires-chronomètres licenciés par elle. Les commissaires-chronomètres peuvent être aidés pour les opérations étrangères au chronométrage proprement dit par d'autres personnes licenciées par la fédération nationale de l'organisateur (**ARTICLE 1.2.104**).
- Les commissaires-chronomètres enregistrent les temps sur une fiche qu'ils signent et remettent au juge à l'arrivée (**ARTICLE 1.2.105**).

PHOTO-FINISH

La photo-finish est le document de référence qui permet d'attribuer les places et les temps de tous les concurrents.



- Une photo-finish est composée d'une série de photos très fines mises à la suite les unes des autres. Ces images sont automatiquement horodatées de façon très précise.
- Tout appareil de photo-finish doit permettre d'enregistrer numériquement des bandes images indexées en temps **avec une précision d'un millième de seconde**.
- Synchronisation : les caméras de photo-finish doivent être connectées au chronomètre officiel. Le CR désigné sur la course déclenche une impulsion qui est distribuée à tous les matériels de chronométrage.
- Le temps officiel servant à l'établissement des classements est celui de la photo-finish.

TRANSPONDEUR

Ce système d'identification de passage de ligne doit être utilisé afin d'obtenir un instantané de la course à un endroit précis et ainsi permet d'établir une composition de groupe. Celui-ci ne remplace pas la photo-finish qui est obligatoire.

À NOTER

Le changement de vélo entre équipiers peut fausser les relevés faits par les transpondeurs. Les commissaires et le juge à l'arrivée doivent être vigilants sur ce point.

Limites du système

- La position du transpondeur sur la bicyclette ne sera jamais exactement la même pour tous les concurrents.
- L'orientation du transpondeur peut avoir une importance dans le périmètre de détection et favoriser un concurrent.
- La détermination des cassures est basée sur la différence entre la tangente de la roue arrière du dernier coureur du groupe et la tangente de la roue avant du premier coureur du groupe suivant (ou du coureur seul). Cette règle ne peut être appliquée avec une prise de temps par transpondeur.



Installation

Les transpondeurs doivent être fixés sur la bicyclette à une distance constante de la tangente de la roue avant. Ils ne peuvent pas être portés par les athlètes.

Utilisation des transpondeurs

L'utilisation des transpondeurs sur une course cycliste permet :

- de localiser un coureur dans un groupe,
- de compter des tours de circuit,
- de déterminer un ordre de passage à un point intermédiaire,
- de fournir des informations pour la production TV.

Dans les épreuves par étapes, le point de contrôle des transpondeurs, situé à 3 kilomètres de l'arrivée, doit transmettre, en temps réel, les groupes de coureurs au poste de la ligne d'arrivée. Une impression de cet état doit être mise à disposition des chronométreurs et commissaires. En cas de chute dans les trois derniers kilomètres, cet état permet de connaître la position de chaque concurrent dans les différents groupes à 3 km de l'arrivée.

AFFICHAGE



Les afficheurs placés au niveau du portique d'arrivée permettent de donner aux coureurs et aux spectateurs un certain nombre d'informations sur les temps et sur la situation de course.

L'afficheur doit permettre la lecture des informations à 100 m de distance au minimum.

Tableau. Niveau minimum d'exigences de supports techniques d'informations et de jugement de l'arrivée en fonction du type d'épreuve

	PHOTO-FINISH	TRANSPONDEURS	AFFICHEURS
JEUX OLYMPIQUES	1	2	1
CHAMPIONNATS DU MONDE UCI	1	2	1
UCI WORLD TOUR – course d'un jour	1	2 (conseillés)	1
UCI WORLD TOUR – course par étapes	1	1	1
EUROPE TOUR			
CHAMPIONNATS CONTINENTAUX	2		
Épreuves HC – course d'un jour	1	2 ou 3 (conseillés)	2
Épreuves HC – course pas étapes	1	1 (conseillé)	2
Épreuves de Classe 1	2		
Épreuves de Classe 2	3		
AFRICA TOUR – AMERICA TOUR – ASIA TOUR – OCEANIA TOUR			
CHAMPIONNATS CONTINENTAUX	3		
Épreuves HC	2		
Épreuves de Classe 1	3		
Épreuves de Classe 2	3		

ÉPREUVES CONTRE-LA-MONTRE

Les pointages intermédiaires sont nécessaires pour les équipes et les coureurs, mais également pour les médias présents.

Épreuve contre-la-montre individuelle

Sur ce type d'épreuve, le chronométrage prend toute son importance et constitue l'essence même de la compétition.

- Le dispositif de base comprend:
 - **Au départ**, affichage ou prise du temps pour chaque coureur.
 - **À l'arrivée**, prise du temps pour chaque coureur.
- **Moyens de diffusion d'informations** : radio-tour et affichage (facultatifs). Une attention importante doit être portée aux informations transmises aux coureurs et aux chefs d'équipes.
- **Mise en œuvre** :
 - Tous les éléments doivent être synchronisés au minimum 1 heure avant le début de l'épreuve en présence des chronométreurs (CR). Il est important que le prestataire de chronométrage en coordination avec le CR officiel ajuste les éléments par rapport à l'heure officielle en vigueur dans le pays (en composant le numéro de l'horloge parlante ou en consultant le site internet time.is pour obtenir cette information).
 - À l'arrivée, un doublage manuel est effectué par les CR désignés sur l'épreuve.
 - Les temps sont pris à l'aide du dispositif de captation (cellule ou bande de contact). Ils sont annoncés au CR officiel et diffusés.
 - En cas de défaillance du matériel, les temps du CR seront pris en compte.

Épreuve contre-la-montre par équipes

Lors d'un contre-la-montre par équipes, le temps est pris sur le -ième coureur de l'équipe en fonction du règlement particulier de l'épreuve. La règle des cassures est appliquée afin d'attribuer un temps à tous les coureurs.

- **Photo-finish** : Un dispositif de photo-finish enregistrant en heure du jour le passage de tous les concurrents est impérativement mis en place durant l'épreuve.
- **Mise en œuvre** :
 - Tous les éléments doivent être synchronisés au minimum 1 heure avant le début de l'épreuve en présence des CR.
 - Une distribution de synchronisation doit être à la disposition des CR sur le départ.
 - Dans le contre-la-montre par équipes, l'heure de départ n'est pas prise à la cellule, il s'agit uniquement de l'heure théorique de départ.
 - La photo-finish sert de système principal afin d'attribuer les temps aux coureurs.
 - Un document reprenant l'ordre de passage des coureurs ainsi que les temps attribués sont mis à la disposition du collège des commissaires.
 - À l'arrivée, un doublage manuel est effectué par les CR désignés sur l'épreuve.

ÉTABLISSEMENT DES CLASSEMENTS

- Les classements sont établis par le prestataire sous la responsabilité du chronométreur (CR) et du juge à l'arrivée (JA). Le JA est responsable du classement. Il doit effectuer lui-même la lecture du film même si l'opérateur en revendique l'usage.
- Les classements sont établis à l'aide d'un logiciel répondant aux normes de conformité du Règlement UCI.
- Les classements sont établis et validés par les CR ou commissaires sur le lieu d'arrivée dans un délai raisonnable. Sur les épreuves du WorldTour, les résultats **officiels** partiels doivent être distribués dans les 20 minutes après l'arrivée du premier coureur. Sur toutes les épreuves, les résultats **officiels** complets doivent être distribués dans les 60 minutes après l'arrivée du premier coureur.

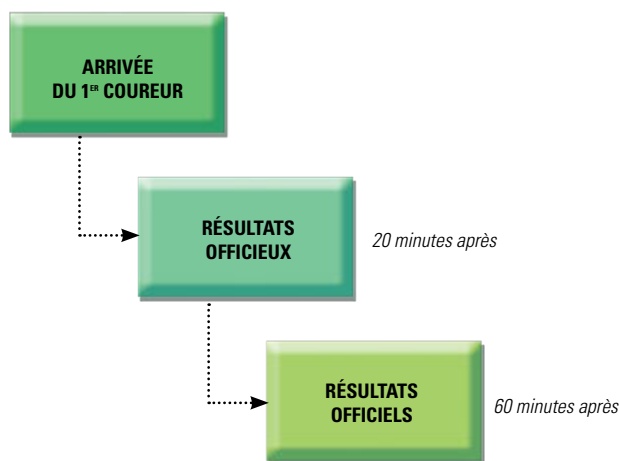


Schéma. Résultats officiels et officiels

- Le logiciel doit permettre l'impression des différents classements et les exports aux formats demandés par l'UCI.
- **Chronologie d'édition**
 - **À la permanence** : établissement des listes (coureurs engagés et partants) aux formats UCI (numéro de licence avec le code UCI).
 - **Le jour de l'épreuve** : impression de classements provisoires pour les médias ; impression des classements validés par les commissaires ; export à l'UCI par mail.
 - **À la fin de l'épreuve** : impressions des classements au format UCI (**ARTICLE 2.2.088**).



Schéma. Chronologie d'édition des classements

CLASSEMENT PAR POINTS POINTS CLASSIFICATION									
Date : 12/07/2013									
Organisateur - Organiser : Grand Sports Séne Sport Project									
Epreuve - Race : Séne Tour									
Classement de l'épreuve - Points classification									
Rg.	Dir.	Nom Prénom	Nat.	Epreuve	Pts.	Bin.	Rg.	Dir.	Nom Prénom
Accès									
1	20	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	2	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
2	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	3	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
3	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	4	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
4	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	5	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
5	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	6	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
6	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	7	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
7	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	8	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
8	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	9	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
9	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	10	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
10	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	11	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
11	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	12	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
12	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	13	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
13	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	14	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
14	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	15	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
15	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	16	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
16	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	17	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
17	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	18	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
18	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	19	20	WELLS, L. J. (Great Britain)
19	51	WELLS, L. J. (Great Britain)	GBR	CCS	20	147	20	20	WELLS, L. J. (Great Britain)

À NOTER

En plus du service de chronométrage, il peut coexister un service de secrétariat chargé des listes d'engagés, de partants ou même d'édition des classements. Le service de chronométrage est responsable de l'enregistrement des temps et des calculs qui en découlent. Si c'est le cas, les données doivent être parfaitement synchronisées.



Pour plus d'information, cliquez ici : "Le juge à l'arrivée", point 6.



RÈGLEMENT UCI

Sauf disposition contraire, l'organisateur doit fournir tout le matériel nécessaire à l'organisation de l'épreuve, y compris tout le matériel de chronométrage (**ARTICLE 1.2.035**).



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Le rôle et les fonctions des prestataires de service sur une épreuve.
- Connaître les limites des systèmes pour en apprécier leur fonctionnement.
- Faire comprendre les nécessités d'une modification de classement en fonction des décisions du collège des commissaires.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Entretenir de bonnes relations avec les prestataires.
- Chercher la coopération.
- Expliquer les besoins spécifiques et les demandes du collège des commissaires.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas adopter un comportement respectueux et poli envers les opérateurs des systèmes de chronométrage.
- Penser que tous les opérateurs connaissent le Règlement UCI et le cyclisme en particulier.



8. LE MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

8.1. Le matériel

8.2. Le matériel d'identification

8.3. L'équipement vestimentaire

8.1. LE MATÉRIEL

La réglementation du matériel est d'importance primordiale au sein du sport cycliste. En effet, l'évolution du matériel nécessite des règles, lesquelles affirment la primauté de l'homme sur la machine. Le respect du Règlement UCI par toutes les parties concernées est un gage d'équité sportive et de sécurité lors des compétitions.

La [Charte de Lugano](#), entrée en vigueur en 1996, indique la détermination de l'UCI de contrecarrer la perte de maîtrise de l'élément technique et rappelle que le sens du sport cycliste est de mettre les coureurs en compétition sur un même pied d'égalité afin de pouvoir déterminer lequel d'entre eux est le meilleur sur le plan physique.

Les règles techniques de la bicyclette, présentées sous le nom de [Guide de Clarification du Règlement Technique de l'UCI](#), sont également disponibles sur le site internet de l'UCI. Il est important que tout commissaire sache utiliser cette publication.

Tous les articles relatifs au règlement du matériel sont disponibles au Titre I, Chapitre III, §1 et §2 du Règlement UCI.

8.1.1. LES PRINCIPES



- Il est important de rappeler la **“primauté de l'homme sur la machine”**.
- Les licenciés sont responsables des équipements qu'ils utilisent en compétition. Ceux-ci doivent répondre aux normes de sécurité en vigueur (**ARTICLE 1.3.001**).
- Ces équipements ne doivent pas présenter de danger pour eux ou les autres compétiteurs (**ARTICLE 1.3.001**).
- Les compétiteurs et/ou assistants techniques des équipes ne sont pas autorisés à modifier les équipements fournis par les fabricants (**ARTICLE 1.3.002**) pour des raisons évidentes de sécurité. Dans la plupart des cas, le fait de modifier un matériel fourni par le fabricant annule sa garantie et, par conséquent, est interdit.
- L'ajout de guidoline pour améliorer la prise en main est autorisé, mais elle doit être identifiable et positionnée uniquement aux emplacements des mains.
- Les commissaires sont autorisés à procéder, à tout moment, à des contrôles qu'ils estiment nécessaires sur les équipements utilisés en compétition, que ce soit pendant ou après les épreuves (**ARTICLE 1.3.003**).

8.1.2. LES NOUVEAUTÉS TECHNIQUES

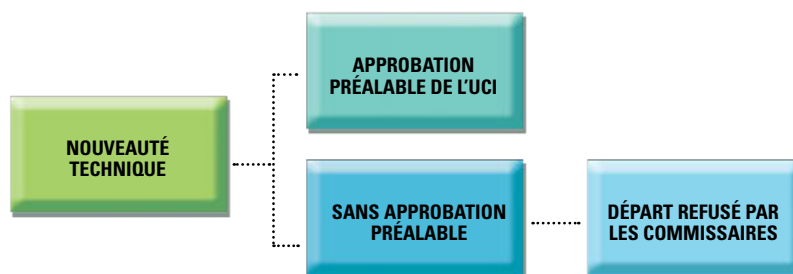


Schéma. Nouveautés techniques et approbation de l'UCI



- Aucune nouveauté technique ne peut être utilisée en compétition avant d'avoir reçu l'approbation de l'UCI (**ARTICLE 1.3.004**).
- En cas d'utilisation sans approbation préalable de l'UCI, le départ sera refusé par les commissaires (**ARTICLE 1.3.005**).

8.1.3. LA BICYCLETTE

- Les roues sont de même diamètre. La roue avant est directrice et la roue arrière motrice.
- La propulsion est assurée uniquement par les jambes.
- Le système de guidage doit être fiable et permettre les manœuvres en toute sécurité.
- Les vélos utilisés lors des compétitions doivent être des modèles commercialisés par les fabricants.
- Le coureur doit se trouver en position assise sur sa machine. Seuls les points d'appui suivants sont autorisés : les pieds sur les pédales, les mains sur le guidon, le siège sur la selle.

8.1.4. LES MESURES ET LES DIMENSIONS

Les dimensions admises pour les bicyclettes doivent être connues des commissaires. Elles concernent :

- les dimensions de l'encombrement : longueur, largeur et hauteur totales, tout équipement monté,
- la position de la selle par rapport au pédalier et au cintre ; son horizontalité,
- les spécifications techniques de sécurité liées à la manoeuvrabilité et aux obstacles éventuels,
- le poids minimum requis,
- la forme et la structure.



Les commissaires sont habilités et doivent contrôler que les équipements utilisés répondent aux critères règlementaires définis dans les **ARTICLES 1.3.011 À 1.3.025**.

8.1.5. LES RÈGLES SUR LA POSITION

LA POSITION DES GUIDONS TRADITIONNELS

Les guidons traditionnels doivent être positionnés dans une zone délimitée :

- en haut, par le plan horizontal passant par le sommet de la selle (B),
- en bas, par la ligne horizontale passant par le sommet des roues (C),
- à l'arrière, par l'axe du tube de direction (D),
- à l'avant, par la ligne verticale passant par l'axe de la roue avant avec une tolérance de 5 cm (A).

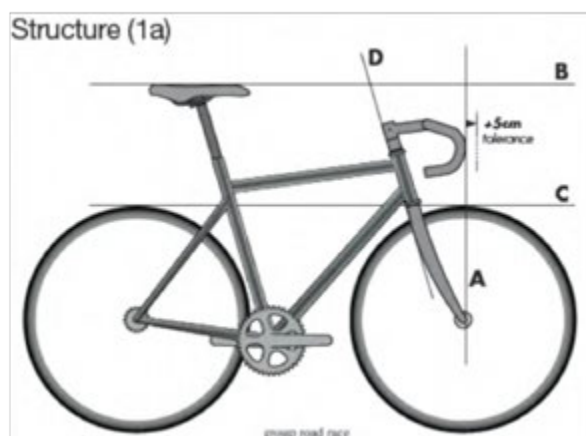


Schéma. Position des guidons traditionnels

LA POSITION DES PROLONGATEURS DE CINTRE

- Dans les épreuves sur route, les prolongateurs sont uniquement admis dans les épreuves de contre-la-montre (individuelles ou par équipes).
- La distance entre l'extrémité des prolongateurs et la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier ne doit pas dépasser 75 cm.
- Cette limite de 75 cm peut passer à 80 cm pour des raisons morphologiques (coureurs de grande taille), mais l'angle formé entre l'avant-bras et le bras ne doit pas dépasser 120° lorsque le coureur est en position de course.
- En aucun cas, l'extrémité avant des prolongateurs ne peut dépasser la limite de 80 cm.

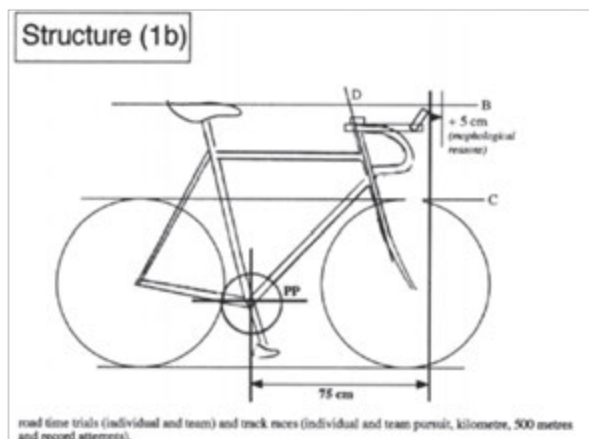


Schéma. Position des prolongateurs de cintre

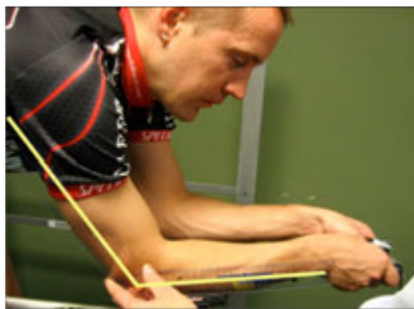
TEST MORPHOLOGIQUE POUR LA POSITION DES PROLONGATEURS DE CINTRE

- Mains du coureur en position la plus avancée possible.



Photo. Position de mains incorrecte

- Bras à l'horizontale sur les prolongateurs.
- Coureur en position normale de course sur la selle, pas excessivement vers l'avant.
- Mesure de l'angle de la proéminence de l'os du poignet, à l'os du coude, à l'os de l'épaule.



Test réussi



Échec du test : le guidon doit être reculé

Photos. Test morphologique des 120° (ce test disparaîtra en 2014)

LA POSITION DE LA SELLE

- Le bec de selle doit être positionné au minimum à 5 cm en retrait de la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier.
- Pour des raisons morphologiques (coureurs de petite taille), le bec de selle peut s'avancer à moins de 5 cm en retrait de la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier, mais lorsque le coureur pédale, l'avant de son genou, dans sa position la plus avancée, ne doit pas dépasser la ligne verticale passant par l'axe de la pédale.
- En aucun cas, le bec de la selle ne peut dépasser la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier.

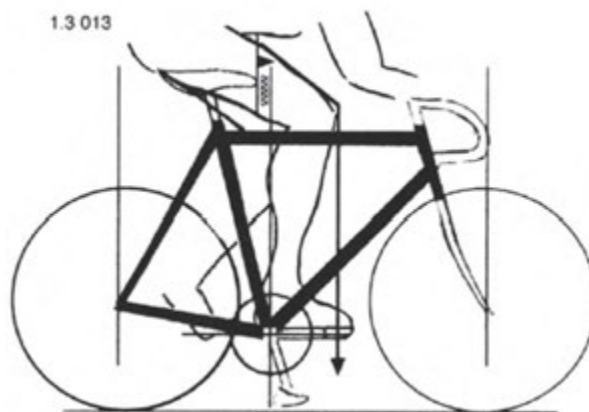
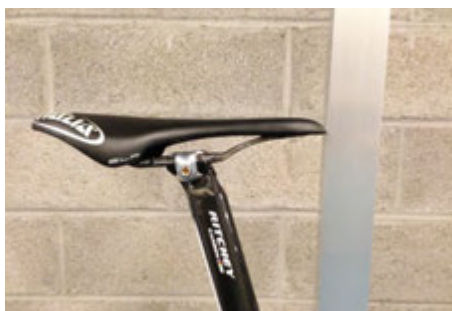


Schéma. Test du genou (ce test disparaîtra en 2014)



Cette selle est en retrait de 5 cm par rapport à la verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier. Cette position est conforme et ne nécessite pas de test morphologique.



Le bec de cette selle passe exactement par la verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier. Il est interdit de dépasser cette limite, quelles que soient les circonstances.

Photos. Position de la selle (ce contrôle sera maintenu)

LA LISTE DES DÉROGATIONS MORPHOLOGIQUES

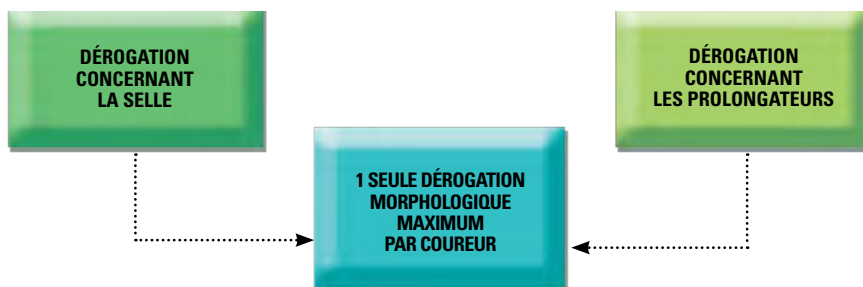


Schéma. Nombre de dérogations morphologiques autorisé par coureur

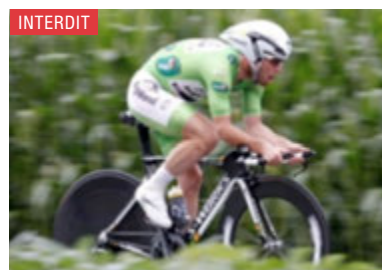
Depuis le 1^{er} janvier 2012, la liste des dérogations morphologiques demandées par les coureurs ne doit plus être remplie.

Il n'en demeure pas moins qu'une seule des deux dérogations morphologiques peut être accordée à un même coureur. Ce point doit impérativement être contrôlé avant d'autoriser un départ. En cas de non-conformité, les réglages doivent être réalisés et recontrôlés avant de pouvoir autoriser le départ dans les conditions normales.

Les tests morphologiques liés aux dérogations concernant la selle (test du genou) ou les prolongateurs (test de l'angle des bras) seront effectués, en cas de nécessité, avant le départ des courses contre-la-montre.

LA POSITION HORIZONTALE DES AVANT-BRAS

- Les avant-bras doivent être positionnés à l'horizontale (parallèles au sol) sur les prolongateurs tout au long de la course.
- Lors du contrôle, la main du coureur doit agripper la partie la plus haute des prolongateurs (manettes).
- Les prolongateurs ayant des formes différentes, la seule façon de garantir une position horizontale est de vérifier la position des bras sur le guidon.
- Une position incorrecte est possible lorsque les prolongateurs sont incurvés et que la manette de changement de vitesse est automatique.
- Les prolongateurs doivent être fixés de façon permanente afin de ne pas permettre de modifier la longueur ou l'angle pendant la course.
- Une hauteur minimale et maximale des prolongateurs (incluant les manettes) sera appliquée à partir de 2014 pour vérifier la position des avant-bras uniquement au départ des courses (et non pendant les courses).



Photos. Positions incorrectes des avant-bras (position non horizontale)

HORIZONTALITÉ DE LA SELLE

- Depuis le 1^{er} mars 2012, le contrôle de l'horizontalité des selles est réalisé en mesurant l'angle d'inclinaison de la selle qui prend en compte le plan passant par les points les plus élevés à l'avant et à l'arrière de la selle.
- Une inclinaison importante de la selle pourrait améliorer de manière trop significative les performances du coureur.
- L'angle doit être inférieur à 2.5° avec une marge d'erreur de 0.5°.
- Si la mesure est supérieure à $\pm 3^\circ$, la selle devra être ajustée.



Inclinaison correcte



Inclinaison trop importante

Photos. Contrôle de l'horizontalité de la selle

- La valeur de référence est la mesure de l'angle, mais pour les courses sans le dispositif de mesure officiel, les commissaires mesureront la différence de hauteur à la perpendiculaire du sol entre les points les plus élevés à l'arrière et à l'avant de la selle.
- Une tolérance de différence de hauteur de 1 cm est alors accordée.

À PARTIR DE LA SAISON 2014

- Seule la bicyclette est contrôlée (plus besoin du coureur).
- Le coureur est libre de choisir une des deux dérogations morphologiques (soit l'avancement de la selle ou des prolongateurs, mais pas les deux).
- Aucun test morphologique – coureur sur sa machine - n'est nécessaire ni pour la dérogation de la selle (test du genou), ni pour la dérogation des prolongateurs (test de l'angle des bras).
- Tous les types de manettes (manuelles, automatiques et électriques) sont mesurés à l'extrémité (position des manettes manuelles alignée avec les prolongateurs).
- La différence de hauteur à la perpendiculaire du sol entre le point d'appui du coude et le point le plus haut et le point le plus bas des prolongateurs (y compris les manettes) doit être inférieure à 10 cm pour garantir l'horizontalité des avant-bras.

Cette solution est plus proche de la réalité du terrain, simplifie le travail des commissaires, garantit la répétabilité et la cohérence des contrôles, permet une plus grande liberté de position aux coureurs, évite de perturber le coureur juste avant le départ et évite d'avoir à sanctionner une position incorrecte durant la course.

8.1.6. REMARQUES PARTICULIÈRES

LES FREINS ET LES SYSTÈMES DE PROPULSION

- Les systèmes de freins hydrauliques sont autorisés pour autant que leur mise en place sur la bicyclette ne contrevienne à aucune règle (pas de détournement des cocottes en prolongateurs, pas de système intégré afin d'améliorer l'aérodynamisme du cadre, etc.).
- Les freins à disques sont interdits dans les épreuves sur route (mais autorisés en cyclo-cross et en MTB).
- L'addition d'un système mécanique ou électrique servant d'assistance au coureur est interdite.
- L'utilisation de groupe électrique pour le changement de vitesse uniquement est autorisée, à condition que la fixation sur la bicyclette ne contrevienne à aucune règle.

LES ÉCRANS PROTECTEURS



Photo. Exemple d'écran de protection

- Un écran protecteur est défini comme un élément fixe qui protège ou couvre un autre élément de la bicyclette afin de réduire sa résistance aérodynamique.
- Les écrans protecteurs sont interdits en compétition.

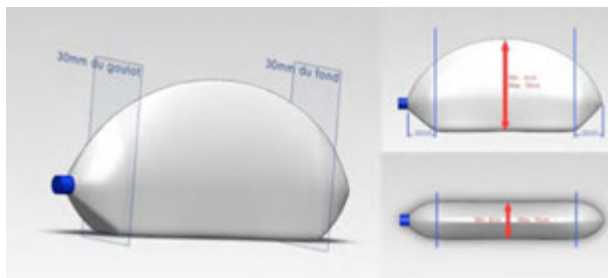
LE POIDS DE LA BICYCLETTE



Photo. Contrôle de poids des vélos

- Le poids de la bicyclette ne doit pas être inférieur à 6,8 kg. Ceci est la principale règle de sécurité relative au vélo exigée par l'UCI, pour des raisons de stabilité et de manœuvrabilité. C'est aussi une limite en dessous de laquelle les constructeurs seraient tentés de diminuer l'épaisseur des parois du cadre rendant la structure plus fragile.
- Des contrôles de poids des vélos sont réalisés par les commissaires lors des étapes CLM et lors des étapes de montagne sur le vélo entier, comme visualisé sur la photo ci-contre.
- Les balances utilisées doivent être certifiées conformes et contrôlées à fréquence régulière par un organisme certifié.
- Tout équipement amovible doit être enlevé avant la pesée (bidon, ordinateur, etc.).

LES BIDONS



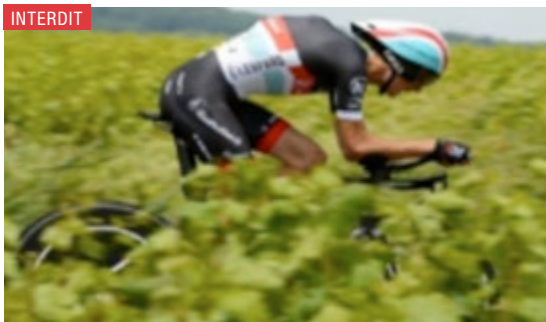
Shéma. Dimensions réglementaires des bidons en compétition

- À partir du 1^{er} janvier 2013, les bidons utilisés en compétition doivent être positionnés sur le tube diagonal ou le tube de selle uniquement, dirigés vers l'intérieur du cadre et ne peuvent pas être intégrés à celui-ci. Les dimensions des sections en coupe des bidons utilisés en compétition ne peuvent dépasser 10 cm pour un minimum de 4 cm et leur contenance doit se situer entre 400 ml au minimum et 800 ml au maximum.

SYSTÈMES DE TYPE CAMELBAK

- Les camelbaks sont autorisés en compétition, mais uniquement s'ils sont utilisés exclusivement pour se réhydrater et sans housse aérodynamique. La morphologie du corps ne doit pas être modifiée par le camelbak (voir photos).
- Le contenant du liquide doit être souple et sa forme ne doit pas modifier la morphologie du coureur en lui apportant un avantage aérodynamique.
- La matrice contenant le liquide ne doit pas dépasser 500 ml.
- Depuis le 1^{er} avril 2012, le camelbak peut se porter uniquement sur le dos.
- Il est obligatoire de présenter ce dispositif aux commissaires avant le départ de la course afin d'éviter tout risque d'utilisation non réglementaire.

Tableau. Exemples de déformations de la morphologie par le système de type camelbak

EXEMPLE D'UN SYSTÈME DE TYPE CAMELBAK DEVANT	EXEMPLE D'UN SYSTÈME DE TYPE CAMELBAK SUR LE DOS
INTERDIT  Utilisation uniquement pour des effets aérodynamiques et non pour s'hydrater → même pas de tuyau pour boire	INTERDIT  Utilisation uniquement pour des effets aérodynamiques → prolongation du casque aérodynamique

LES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRONIQUES : GPS, CAMÉRAS ET ORDINATEURS DE BORD

- Les caméras et systèmes de localisation avec une transmission live auprès des médias, équipes, organisateurs ne sont pas autorisés en compétition.
- Cela ne concerne pas l'utilisation personnelle de systèmes GPS (pour lesquels aucune information n'est transmise) qui sont tolérés jusqu'à nouvel avis.
- Aucune demande d'autorisation officielle n'a jamais été soumise à l'UCI pour l'utilisation de caméras ou de systèmes de localisation dans le passé ; ils sont ainsi toujours considérés comme innovations techniques.
- Jusqu'à ce que l'UCI définisse des règles claires concernant la transmission de données personnelles, les ordinateurs de bord comme les SRM restent tolérés.
- L'UCI est absolument en faveur des nouvelles technologies et est convaincue que les systèmes de localisation et les caméras embarquées pourraient rendre le sport cycliste plus attractif, mais une préparation s'impose au préalable.

LES AIDES À LA PROPULSION : MOTEURS EMBARQUÉS

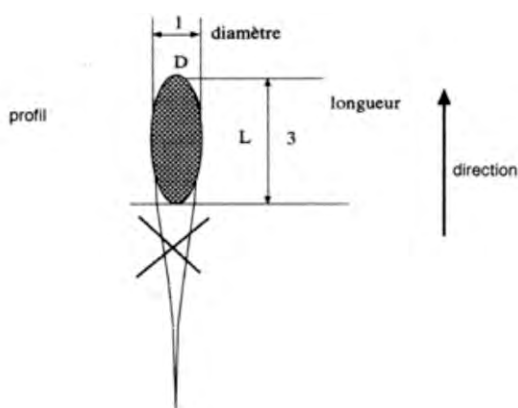
- Des contrôles peuvent être réalisés à l'aide d'un endoscope industriel permettant de prendre des photos à l'intérieur du cadre.
- Ces contrôles seront effectués par l'unité Matériel de l'UCI en accord avec le collège des commissaires et sous le contrôle d'un assistant technique de l'équipe.

L'ORGANISATION DU CONTRÔLE



- Une zone de contrôle du matériel doit être mise en place par l'organisation pour pouvoir travailler dans des conditions acceptables. Elle doit être spacieuse et couverte.
- Le commissaire doit organiser cette zone conjointement avec l'organisateur.
- Dans cette zone, une zone d'attente pour coureurs doit être prévue (chaise, sanitaire, etc.).
- Elle doit se trouver à proximité du circuit d'échauffement ou d'une zone d'échauffement couverte pourvue en home-trainers.
- Les équipements de contrôle des vélos doivent être vérifiés avant utilisation (gabarit, peson, etc.) et organisés de manière à ce que les contrôles soient fluides. [Le protocole de fabrication d'un dispositif de contrôle contre-la-montre](#) peut être téléchargé sur le site UCI.

- En plus du gabarit de contrôle et du peson mis à disposition par l'organisation, le commissaire au contrôle du matériel doit avoir avec lui des outils de métrologie :



- Niveau pour selle.
- Pied à coulisse pour vérifier la règle des 3:1 et la présence de fuselage (**ARTICLE 1.3.024**).

À NOTER

La règle des 3:1 veut que le ratio longueur/diamètre (hauteur/épaisseur) des tubes de la bicyclette ne soit pas supérieur à 3 (cf. schéma). Pour les vélos homologués, il suffit de vérifier la conformité sur le plan. Cela n'empêche pas les commissaires à vérifier notamment les guidons.



- Une pige de 1 mm d'épaisseur pour contrôler la présence de carénage (p.ex. : une carte de crédit).
- Fil à plomb pour la morphologie.
- Mètre à ruban.
- Appareil photo pour archive.
- Ruban autocollant.
- Cahier pour prise de notes.

- Les vélos contrôlés doivent impérativement rester dans la zone sous le contrôle visuel des officiels.
- Dans le cas de CLM par équipes, il est important de prévoir suffisamment de matériel de contrôle. Il pourra y avoir jusqu'à 8 ou 9 vélos à contrôler dans un temps réduit.
- Il est important dans ces conditions de noter quels vélos ont été contrôlés et sont conformes et ceux qui doivent être révérifiés avant le départ.
- Chaque commissaire affecté au contrôle du matériel doit avoir une tâche définie, maîtrisée et reproductible sur les vélos de l'ensemble des concurrents.
- Dans la mesure du possible, il est important que le collège des commissaires organise une période de contrôle des vélos avant le départ. Cela peut être réalisé la veille si toutes les équipes sont à proximité du lieu de contrôle choisi ou avant le premier départ de la course. Cette disposition fera l'objet d'un communiqué préalable. Si un tel contrôle est organisé à partir du moment où le premier coureur sera élané, seuls les coureurs en compétition pourront faire contrôler leur vélo.

- Un grand nombre de contrôles doivent être menés par les commissaires dans un temps très court au départ des courses.
- La tâche des commissaires n'est pas aisée et doit être cadrée avec beaucoup de rigueur. Les procédures de vérifications doivent être cohérentes et reproductibles dans le temps et ce quel que soit le commissaire, le pays ou l'épreuve (p.ex. : horizontalité de la selle et des avant-bras, etc.).
- Tous les équipements et matériels doivent être évalués de la même manière.
- En cas de doute, le commissaire doit solliciter l'unité Matériel de l'UCI par l'intermédiaire de son coordinateur.
- Les **procédures d'homologation** permettent de faciliter et d'améliorer les contrôles effectués par les commissaires sur le matériel, mais les **contrôles sur les positions demeurent indispensables**.
- Les règles doivent être appliquées dans l'intérêt de l'équité sportive et la sécurité des coureurs en compétition en respectant l'égalité des chances de tous.

SYNOPTIQUE DE LA PAGE MATÉRIEL DU SITE INTERNET DE L'UCI

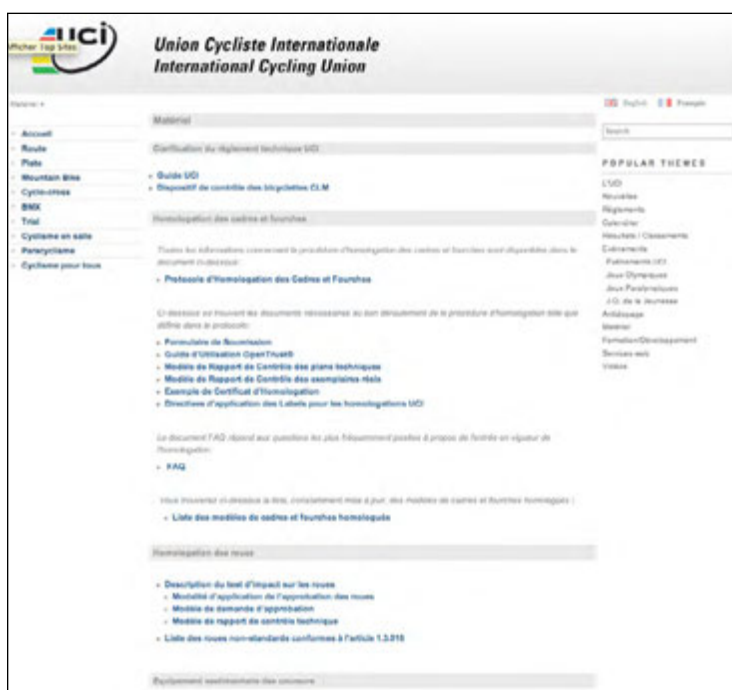


Photo. Page matériel du site internet de l'UCI

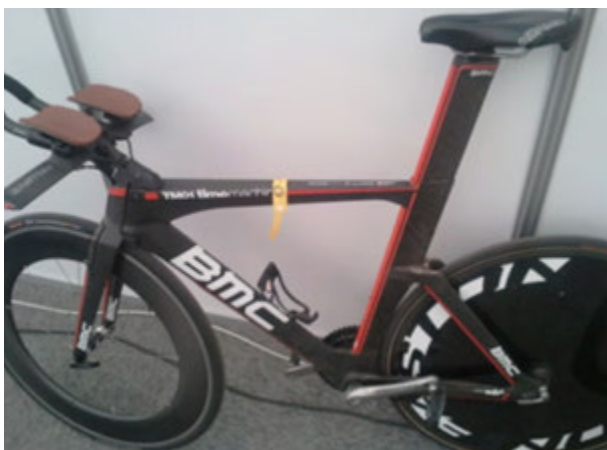
8.1.7. LES PROCÉDURES D'HOMOLOGATION



Photo. Scanner tridimensionnel

- Tous les nouveaux modèles de cadres et de fourches produits après le 1^{er} janvier 2011 doivent être homologués pour pouvoir être utilisés en compétition ([route, piste et cyclo-cross](#)).
- La procédure d'homologation n'est pas obligatoire pour les modèles plus anciens.
- La [liste des modèles homologués](#) est disponible sur le site internet de l'UCI.
- Le premier contrôle des cadres et fourches homologués sur le terrain a été effectué par l'UCI durant le Tour de France 2012 par l'utilisation du scanner tridimensionnel.

LA PROCÉDURE DE CONTRÔLE SUR LE TERRAIN



- À la fin de la course, les bicyclettes à contrôler sont identifiées à l'aide d'un bracelet inviolable.
- Les vélos sont ensuite contrôlés à l'hôtel des équipes, à l'aide d'un appareil de mesure tridimensionnel qui permet de scanner la géométrie des vélos.
- Les résultats du scan sont comparés aux dessins 3D approuvés (soumis à l'UCI par les fabricants durant la procédure d'homologation) afin de vérifier qu'ils sont bien identiques.
- La procédure dure environ 15 minutes par modèle.

LA VÉRIFICATION DES LABELS "UCI FRAME"

Lors des compétitions, les commissaires doivent vérifier que le label apposé correspond bien au fabricant et au modèle du vélo contrôlé.

Tableau. Exemples de labels en fonction du fabricant et du modèle du vélo

FABRICANT ET MODÈLE DU VÉLO	LABELS
Pinarello, FPDUE, Route	PINA-F737-RD
Scott, Plasma 3, TT	SCOT-PLA3-TT
Corima, VIF, Piste	CORI-VIF-TR
Richard Sachs, Signature, CX	SACH-RSS-CX



Schéma. Composition d'un label conforme

- En cas de doute ou de problème de conformité, il faut noter les codes d'identification du cadre.
- Il faut vérifier que le label fait bien 3 cm, qu'il est visible, indélébile et inséparable du cadre. Dans le cas contraire, il faut impérativement le mentionner dans le rapport.
- Le commissaire devra signaler à l'UCI tout cas de suspicion de modèle fabriqué après 2011 sans label apposé sur le cadre.



Schéma. Exemples de labels non conformes et donc interdits

LES CONTRÔLES À RÉALISER

- Depuis le 1^{er} janvier 2013, tous les modèles homologués utilisés par les équipes WorldTour doivent être munis du label correspondant pour être autorisés en compétition.
- Seul le fabricant est autorisé à appliquer le label et réémailler ses cadres.
- Des contrôles plus nombreux seront effectués sur les événements importants de route, piste et cyclo-cross.

EN PRÉVISION DES ANNÉES À VENIR

- Information claire aux licenciés à propos de l'apparition des cadres labellisés "UCI frame" et de la signification de ce label pour eux (communication en collaboration avec l'industrie et les fournisseurs).
- En cas de non-conformité durant les contrôles des modèles homologués:

→ **Le fabricant est responsable de ce qu'il produit.**

- L'homologation sera retirée au fabricant.
- Amende de 10'000 à 100'000 CHF au fabricant.

→ **Le licencié est responsable de ce qu'il utilise.**

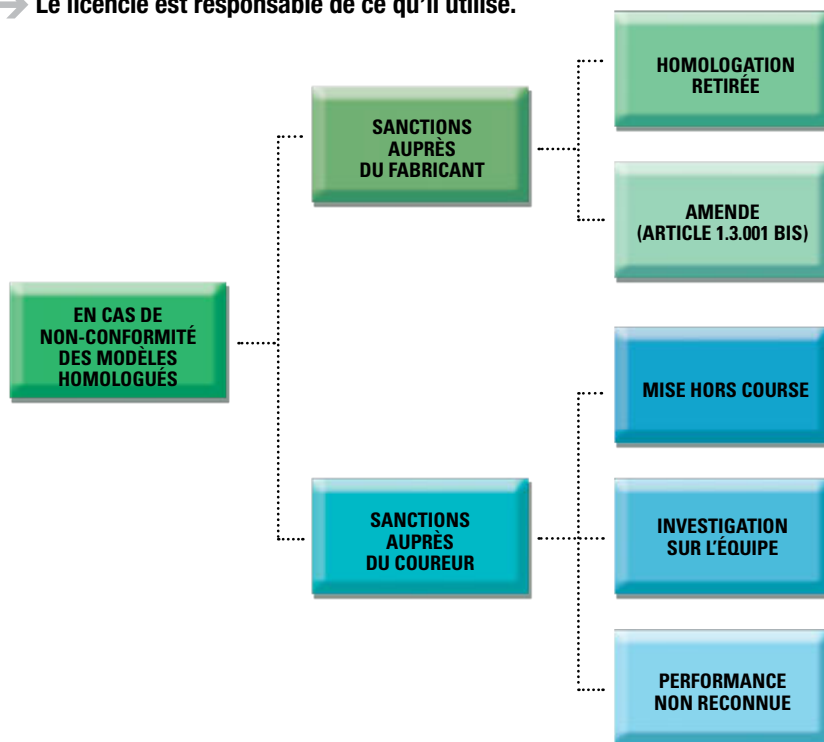


Schéma. Sanctions en cas de non-conformité durant les contrôles des modèles homologués

La vérification des labels "UCI fork et UCI wheels"



Schéma. Exemples de labels pour les fourches (prévu avant la fin 2013) et les roues (prévu pour 2014)



LES ROUES NON STANDARDS

- La liste des roues non standards conformes à l'**ARTICLE 1.3.018** utilisées par les coureurs en compétition sur route doit être remplie et remise aux commissaires avant la course.
- Les roues sont considérées non standards si :
 - il y a moins de 16 rayons,
 - la largeur des rayons est supérieure à 2.4 mm,
 - la hauteur de la jante est supérieure à 25 mm.
- La situation changera en 2014 avec la nouvelle procédure d'homologation des roues.

L'HOMOLOGATION DES ROUES

- Toutes les roues utilisées sur la route et en cyclo-cross doivent être homologuées.
- Afin de résoudre les problèmes actuels avec les rayons en carbone, le développement d'une nouvelle procédure d'homologation des roues est en cours. Des contrôles seront mis en place afin de s'assurer que les roues utilisées en compétitions sont identiques à celles qui ont été approuvées.
- Actuellement il existe une procédure d'homologation des roues non standards utilisées en compétition.
- Une liste des modèles qui ont subi le "crash test" est disponible sur le site internet de l'UCI.

EN CONCLUSION

- Sans contrôle systématique du Règlement UCI avant 2011, une procédure opérationnelle acceptée par toute l'industrie a été mise en place en moins de deux ans.
- L'homologation est essentielle pour être cohérente avec le Règlement UCI et permet de garantir une meilleure équité et sécurité en compétition.
- L'homologation est un service mis en place par l'UCI afin de résoudre de nombreuses difficultés liées à l'équipement.
- L'homologation des cadres et fourches est la première étape avant la mise en place des nouvelles procédures (roues, guidons, innovations techniques, selles, vêtements, casques).

8.2. MATÉRIEL D'IDENTIFICATION



Les dossards et les plaques de cadre servent à l'identification des concurrents lors des épreuves cyclistes. Alors que le dossard est apposé au maillot du coureur, la plaque de cadre est placée sur le cadre de son vélo.



RÈGLEMENT UCI

- La mise à disposition du matériel nécessaire pour l'épreuve est assumée par l'organisateur ou son représentant, y compris tout le matériel de chronométrage (**ARTICLE 1.2.035**).
- L'organisateur doit préparer l'enveloppe par équipe comportant le guide technique (y compris les cartes détaillées du/des parcours, les dossards et plaques de cadre, dossards de réserve et pièces d'accréditation). Il revient à l'organisateur de faire fabriquer les dossards en conformité avec le Règlement UCI.
- Lors des épreuves sur route, l'identification des coureurs se fera selon les dispositions suivantes :
 - Pour les épreuves d'une journée: 2 dossards, 1 plaque de cadre
 - Pour les épreuves par étapes: 2 dossards, 1 plaque de cadre
 - Pour les contre-la-montre: 1 dossard (**ARTICLE 1.3.073**).
- Sauf disposition particulière, les supports portent des chiffres noirs sur fond blanc (**ARTICLE 1.3.074**).
- Les coureurs doivent veiller à ce que leur numéro d'identification soit toujours bien visible et lisible. Le numéro d'identification doit être bien fixé et ne peut être plié ou transformé (**ARTICLE 1.3.076**).

Le matériel d'identification est fourni gratuitement aux équipes. Par ailleurs, l'organisateur d'une course par étape doit tenir à disposition suffisamment de matériel de rechange (plaques et dossards) et les fournir aux équipes sur demande ou au bout d'un certain nombre de jours de course.



- Les chiffres (numéros d'identification et plaques de cadre) doivent être tracés de manière claire et visible. Le chiffre 7 doit être obligatoirement muni d'une barre horizontale.



Exemples

DOSSARD	PLAQUE DE CADRE
	
DIMENSIONS	
• 16 cm de large x 18 cm de hauteur • chiffres d'une hauteur de 10 cm • épaisseur du trait plein 1,5 cm • la publicité peut être autorisée dans un rectangle de 6 cm maximum de hauteur dans la partie inférieure du dossard	• 13 cm de large x 9 cm de hauteur • chiffres de 6 cm de hauteur • épaisseur du trait plein 0,8 cm • la publicité ou autres sigles ou logos ne peuvent apparaître qu'en haut de la plaque de cadre dans un rectangle de 11 cm sur 2 cm
MATÉRIAUX	
• papier indéchirable, avec des parties imprimées résistantes à l'eau • les dossards autocollants sont autorisés • attention aux aspects réfléchissants qui peuvent réduire la visibilité en présence de soleil	• matière plastique ou matière rigide • ne doit présenter aucun danger pour les coureurs ; la fixation ne doit en aucun cas masquer le chiffre • imprimée des deux côtés
COULEUR	
• de préférence, chiffres de couleur noire sur fond blanc • des dossards distinctifs sur fond de couleur sont autorisés, tant que leur lisibilité est assurée	• de couleur noire sur fond blanc

Tout concurrent qui perdrait sa plaque ou son dossard doit en informer les officiels et l'organisateur de façon à pouvoir en récupérer un nouvel exemplaire dans les meilleurs délais. La mise à disposition de numéros d'identification complémentaires est une obligation lors des courses par étapes.



- Le non-port des numéros d'identification ou le fait qu'ils soient rendus illisibles est passible d'une amende pécuniaire.

4. Dossard, numéro d'épaule plaque de bicyclette ou plaque de cadre modifié ou placé non réglementaire	
4.1. Épreuve d'une journée	Coureur : 50
4.2. Épreuve par étapes	1 ^{re} infraction : 50 2 ^e infraction : 200 3 ^e infraction : mise hors compétition
5. Numéro d'identification invisible ou pas reconnaissable - Épreuve d'une journée - Épreuve par étapes	Coureur : 100 1 ^{re} infraction : 100 2 ^e infraction : 200 3 ^e infraction : mise hors compétition



- Les dossards modifiés ou masqués perturbent le travail des officiels et retardent la diffusion des classements à l'attention des médias présents sur l'épreuve.

8.3. L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE



Description approfondie : Brochures explicatives disponibles sur le site internet de l'UCI (sous Matériel, menu droite).



Le Règlement UCI définit la base des équipements vestimentaires ainsi que leur aspect (**ARTICLES 1.3.026 À 1.3.072**). Confrontée aux innovations vestimentaires, l'UCI cherche à contrôler cette constante évolution. Par souci de clarté, des précisions concernant ces innovations sont abordées en conclusion de ce point.

Le commissaire se référera aux connaissances de bases suivantes :



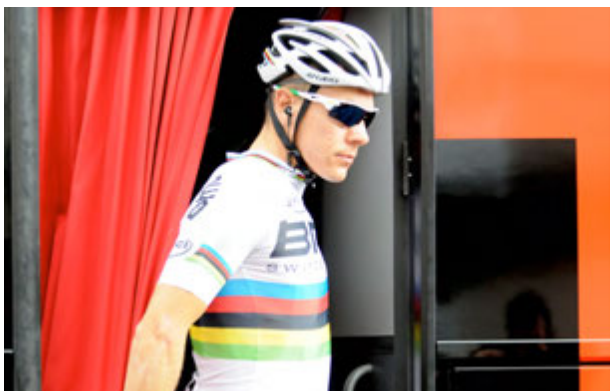
RÈGLEMENT UCI – TITRE I

Dispositions générales	1.3.026 Maillot, cuissard et combinaison 1.3.027 Distinction des maillots prestigieux 1.3.029 et 030 Visibilité des maillots, imperméables 1.3.031 Port du casque et conformité 1.3.033 Éléments vestimentaires non essentiels et ajouts 1.3.071 Ordre de priorité du port des maillots distinctifs 1.3.072 Sanctions portant sur l'équipement vestimentaire
Équipes enregistrées auprès de l'UCI	1.3.035 et 036 Approbation des équipements vestimentaires des équipes 1.3.038 à 1.3.043 Marquages publicitaires
Équipes régionales et de club	1.3.045 à 1.3.047 Dépôt des modèles, uniformités 1.3.048 Marquages publicitaires libres
Tenue de leader des courses par étape	1.3.051 Distinction des maillots prestigieux 1.3.053 Inscriptions publicitaires et rectangle réservé aux équipes 1.3.054 Harmonisation de l'équipement 1.3.055 Combinaison de leader, CLM 1.3.055BIS Maillots de leader des coupes, circuits et classements de l'UCI
Équipement national	1.3.056 Dépôt des maillots nationaux, conformité 1.3.057 Publicités des maillots nationaux 1.3.058 Événements avec port du maillot national
Équipement de champion du monde	1.3.060 Droits d'utilisation des couleurs arc-en-ciel 1.3.063 Port du maillot de champion du monde 1.3.064 et 1.3.065 Liserés arc-en-ciel, autorisation 1.3.066 et 1.3.067 Publicités sur l'équipement arc-en-ciel, approbation
Maillot de champion national	1.3.068 Port du maillot de champion national : droits et obligation 1.3.069 Publicités sur le maillot de champion national, approbation
Maillot de champion continental	1.3.070 Port du maillot de champion continental : droits et obligation

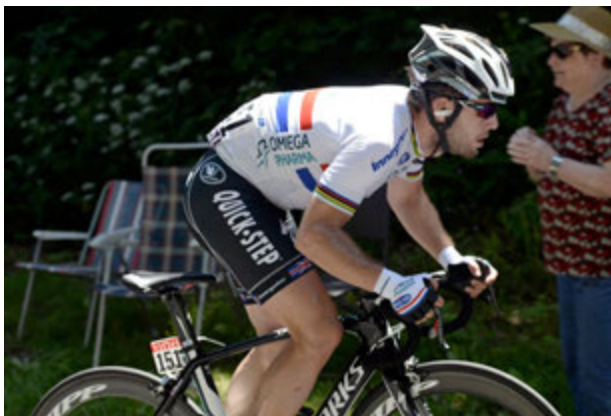
ÉQUIPEMENT DE CHAMPION DU MONDE ET COULEURS ARC-EN-CIEL (ARTICLES 1.3.060 À 1.3.067)



- L'arc-en-ciel du maillot de champion du monde est la propriété exclusive de l'UCI (Copyright). Tout usage commercial de l'arc-en-ciel est interdit.
- Le design du maillot de champion du monde est strictement réglementé et les emplacements publicitaires sont clairement définis.
- Seul le champion du monde actuel peut porter les couleurs arc-en-ciel sur son matériel (bicyclette, casque, chaussures, etc.).
- Il peut utiliser ces équipements uniquement dans les épreuves de la discipline, spécialité et catégorie dans lesquelles il a remporté le titre.
- Tout équipement portant les couleurs arc-en-ciel doit être soumis à l'UCI pour approbation.



- Les champions du monde ont l'obligation de porter leur maillot de champion du monde en toutes circonstances à visibilité publique (compétitions, cérémonies protocolaires, conférences de presse, interviews, photos, etc.).
- Les couleurs arc-en-ciel ne peuvent pas être utilisées pendant les Championnats du Monde sur Route, le titre de champion du monde étant remis en jeu.
- Tout **ex-champion du monde** a le droit d'apposer un liseré arc-en-ciel uniquement sur le col et sur le bord des manches de son maillot. L'ex-champion du monde peut porter ce maillot uniquement dans les épreuves de la discipline, de la spécialité et de la catégorie dans lesquelles il a obtenu le titre.



- Tout comme le maillot du champion du monde en titre, le maillot de l'ex-champion du monde portant un liseré arc-en-ciel doit être soumis à l'UCI pour approbation.
- Par contre, à part le col et le bord des manches de son maillot, il n'a pas le droit d'assortir le reste de son équipement aux couleurs de l'arc-en-ciel.



- Le logo distinctif de l'équipe championne du monde **contre-la-montre (CLM) par équipes UCI** doit figurer sur tous les maillots de l'équipe du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année suivante.
- L'équipe championne du monde contre-la-montre par équipes UCI a le droit d'utiliser le logo spécifique mais en aucun cas les couleurs de l'arc-en-ciel.

À NOTER

Le maillot de champion du monde CLM individuel ne peut pas être porté lors des CLM par équipes.



ÉQUIPEMENT DE CHAMPION NATIONAL (ARTICLES 1.3.068 ET 1.3.069)



- Le maillot distinctif de champion national est obligatoire dans la discipline, spécialité et catégorie dans lesquelles il a gagné son titre.
- Les designs des maillots de champions nationaux appartiennent à la fédération nationale (FN). Les FN sont compétentes pour approuver, contrôler et sanctionner les maillots de leurs champions nationaux.
- Seul le champion national en titre a le droit d'assortir son équipement aux couleurs de son pays (vélo, casque, chaussures, etc.).

À NOTER

Le maillot de champion national de CLM individuel ne peut pas être porté lors des CLM par équipes.



ÉQUIPEMENT D'ÉQUIPE NATIONALE (ARTICLES 1.3.056 À 1.3.059)



- Le port de l'équipement national est obligatoire lors des Championnats du Monde, Championnats Continentaux et Jeux Olympiques.
- Les espaces publicitaires sont réservés à la FN.
- Toutefois, la FN peut octroyer certains emplacements aux sponsors personnels (équipes) des coureurs sélectionnés.
- Les champions du monde, continentaux et nationaux doivent se soumettre également à cette règle et porter leur équipement national lors des événements précités. Par exemple, les ex-champions du monde ne sont pas autorisés à apposer le liseré arc-en-ciel sur le col et le bord des manches de leur équipement national lors des Championnats du Monde.



ÉQUIPEMENT DE CHAMPION CONTINENTAL (ARTICLE 1.3.070)



- Le port du maillot de champion continental n'est pas obligatoire et n'est pas décerné en catégorie Elite.
- Les dispositions sont les mêmes que celles prévues pour le maillot de champion du monde pour ce qui concerne les emplacements et restrictions publicitaires.
- Par exemple, le design du maillot de champion d'Europe appartient à l'Union Européenne de Cyclisme (UEC) et le maillot doit être soumis pour approbation et enregistrement à l'UEC et à l'UCI.



ORDRE DE PRIORITÉ (ARTICLE 1.3.071)

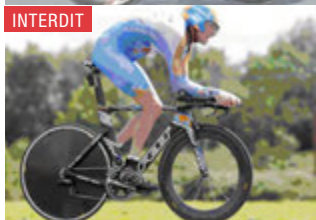
Sauf disposition contraire, pour toutes les disciplines, si plusieurs dispositions imposant le port de maillots différents s'appliquent au même coureur, l'ordre de priorité est le suivant :

1. les maillots de leader de l'épreuve par étape,
2. le maillot de leader de la coupe, du circuit, de la série ou du classement UCI,
3. le maillot de champion du monde,
4. le maillot de champion continental (non obligatoire selon 1.3.070),
5. le maillot de champion national,
6. le maillot national (en conformité avec 1.3.059).



FORME DES VÊTEMENTS (ARTICLE 1.3.033)

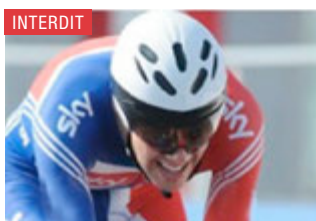
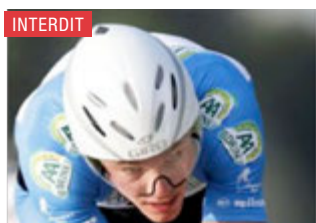
L'équipement vestimentaire ne peut pas être adapté pour le détourner de son usage purement vestimentaire.



- Il est interdit de porter des équipements vestimentaires destinés à améliorer les performances du coureur, en réduisant sa résistance à l'air ou en modifiant la physiologie du coureur (compression, elongation, soutien).
- Il est interdit de porter des vêtements ou combinaisons auxquels ont été ajoutés des éléments non essentiels visant à améliorer les propriétés aérodynamiques, comme des ailettes sous les bras ou un prolongement entre le casque et le maillot.
- L'équipement vestimentaire ne peut être fabriqué qu'à partir d'un "matériau textile" composé de fibres ou de fils et dont la structure est celle d'un "tissu" à mailles ouvertes.
- Aucun traitement de surface pour "fermer" les mailles ou revêtements n'est permis, sauf pour les logos et labels. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux gants, aux couvre-chaussures ou aux vêtements de pluie.



CASQUE (ARTICLES 1.3.031 ET 1.3.002)



- Le port du casque de sécurité est obligatoire.
- Le casque doit être homologué selon les normes de sécurité en vigueur, ne pas avoir été modifié et ne pas avoir subi de choc ou accident. Le coureur est tenu responsable de la conformité (sécurité) de son casque.
- Il est interdit d'ajouter un habillage amovible, mais le port de visière est autorisé pour autant qu'elle ait été conçue spécifiquement pour le casque.
- L'état de la surface ou le matériau utilisé pour le casque ne sont pas réglementés, mais il est interdit d'y ajouter quoi que ce soit (ruban adhésif compris).
- Il est interdit d'ajouter un système électrique à l'intérieur des casques.

CHAUSSURES/CHAUSSETTES/GANTS



- Toutes chaussures rendues aérodynamiques par l'ajout d'un élément non essentiel ou à la suite d'une modification, à la pointe ou au talon, sont interdites en compétition.
- Aucune partie de la chaussure ne peut dépasser la hauteur de la cheville.
- Les chaussettes (et couvre-chaussures) utilisées en course ne doivent pas dépasser la mi-distance entre la cheville et le genou (mi-mollet).
- Les gants utilisés en compétition ne peuvent pas être des moufles avec seulement une, deux ou trois séparations entre les doigts.



INFRACTIONS (ARTICLES 1.3.072 ET 12.1.040)

Toute infraction concernant un équipement vestimentaire non-conforme peut être sanctionnée par les commissaires.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Connaître l'esprit et les principes de la Charte de Lugano.
- Connaître les principes de base du positionnement réglementaire du coureur sur sa bicyclette.
- Être capable de reconnaître une nouveauté technique.
- Reconnaître et identifier un détournement d'usage.
- Savoir procéder au contrôle réglementaire d'un vélo.
- Savoir où trouver les listes de roues, cadres et fourches homologués.
- La gestion des dérogations morphologiques et leur évolution dans le futur.
- Les limites des bidons et camelbak aérodynamiques.
- Les limites des équipements électroniques embarqués.
- Être capable de reconnaître les labels UCI valides.
- Reconnaître le matériel d'identification non conforme pour un organisateur.
- Reconnaître un casque conforme.
- Identifier un vêtement fabriqué pour améliorer/corriger la morphologie du coureur.
- Obligation et interdiction de port des maillots de champion national, continental.
- Droits portant sur les couleurs et les liserés arc-en-ciel.
- Conformité des maillots des équipes UCI et des nations.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Se tenir informé des évolutions techniques.
- Organiser une zone de contrôle pour travailler dans de bonnes conditions.
- Prévoir si possible des précontrôles pour les CLM.
- Contrôler la conformité du gabarit fourni par l'organisation.
- Avoir son matériel de contrôle.
- Contrôler tous les participants avec la même rigueur.
- Observer et échanger avec les équipes en cas de doutes sur un équipement.
- Rappeler et renseigner sur les spécifications techniques aux coureurs qui ne les connaissent pas.
- Rester calme et discret lors des contrôles, mais ferme sur les décisions.
- Contrôler les maillots de leader d'une course par étapes.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Être au départ d'un CLM sans matériel de contrôle.
- Ne pas contrôler les vélos avant un départ.
- Laisser des liserés arc-en-ciel non autorisés sur les vélos.
- Laisser partir un coureur avec un casque ayant subi des modifications (trou pour radio, collage de visière, ajout de calotte, etc.).
- Laisser partir un coureur avec un équipement non conforme ou non autorisé.
- Ne pas avoir de batterie de rechange (niveau et peson).
- Penser que le matériel ne fait pas partie du contrôle que le commissaire doit réaliser.
- Laisser un coureur masquer ou détériorer les numéros d'identification.
- Laisser remettre des maillots de leader en dehors des Coupes et classements UCI et des courses par étapes.



9. ANTIDOPAGE

Tel que stipulé dans le Code Mondial Antidopage, l'UCI a l'obligation, comme toutes les fédérations internationales, de prévoir et d'organiser des contrôles antidopage sur les courses cyclistes internationales.

Le but de ce chapitre n'est pas de former les commissaires nationaux et internationaux à effectuer des contrôles antidopage mais de les rendre attentifs à cette responsabilité qui revient uniquement aux agents de contrôle du dopage (ACD), formés par la Cycling Anti-Doping Foundation (CADF) et aux agents formés par les Organisations Nationales Antidopage (ONAD) ou par les fédérations nationales (FN).

CYCLING ANTI-DOPING FONDATION (CADF)

En fonction depuis 2008, la CADF, qui est désormais certifiée ISO 9001:2008, contrôle et coordonne tous les aspects du programme antidopage de l'UCI, notamment dans les domaines suivants :

- Contrôles en et hors-compétition sur toutes les disciplines.
- Passeport biologique.
- Éducation et formation : sensibilisation des coureurs et directeurs sportifs (DS) par le biais de séminaires et e-learning.
- Collaboration avec les parties prenantes du cyclisme pour lutter contre le dopage : coureurs, équipes, organisateurs, FN, ONAD.

Agents de contrôle du dopage UCI (ACD)

Les agents de contrôle du dopage, formés et accrédités par la CADF, jouent un rôle important dans la protection des droits des coureurs.

- Les ACD suivent les procédures / directives.
- Ils sont à l'écoute des coureurs.
- Ils se comportent de manière professionnelle et courtoise à tout moment.
- Ils sont désignés par la CADF.
- Une réaccréditation doit être obtenue.

Local de contrôle du dopage

Le local antidopage est réservé pour les contrôles du dopage.

- Le local doit être conforme au Règlement Antidopage et ses Annexes
- Le local doit être aménagé à proximité immédiate de la ligne d'arrivée.
- Il doit garantir l'intimité des coureurs.
- L'accès doit être réservé aux seules personnes accréditées et concernées par le contrôle antidopage, c.-à-d.:
 - les coureurs,
 - la personne choisie par le coureur et un interprète (un par coureur) pour un total de deux personnes par coureur (trois pour les mineurs),
 - agent de contrôle du dopage UCI et staff,
 - autres personnes autorisées par l'UCI (observateurs).

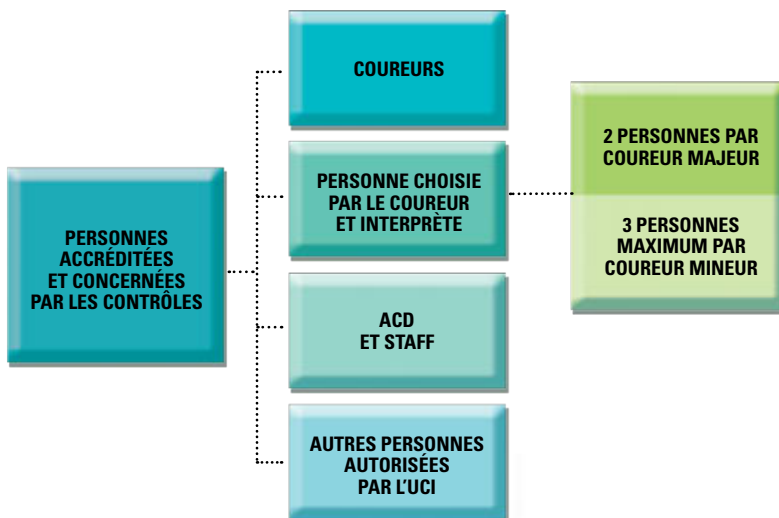


Schéma. Personnes autorisées à accéder au local de contrôle du dopage

SÉLECTION DES COURSES

Tous les événements figurant au calendrier international UCI peuvent être sujets à des contrôles:

- **Courses de la liste A** : la CADF désigne un ou des ACD. La fédération nationale (FN) doit désigner un médecin (la FN peut demander à son ONAD de le faire).
- **Courses de la liste B** : suite à la demande de la CADF, les FN doivent organiser des contrôles. La FN est libre de demander à son ONAD de faire les contrôles.
- **Courses de la liste C** : toutes autres courses internationales, qui ne sont pas mentionnées sur la liste A ou B, font partie de la liste C. Si une FN ou une ONAD souhaite effectuer des contrôles antidopage lors d'un événement de la liste C, elle peut demander une autorisation par écrit à la CADF.

À NOTER

Pour toutes les courses (A, B & C), l'UCI est l'autorité de contrôle et l'autorité de gestion des résultats. Les commissaires indiqueront dans leur rapport de course si des contrôles antidopage ont été réalisés sur des courses UCI et si oui, par quelle organisation.

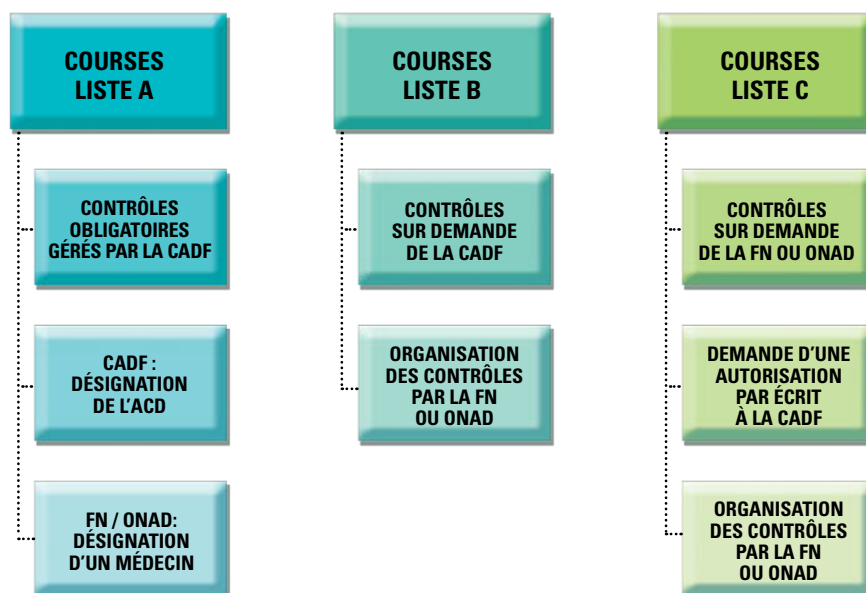


Schéma. Courses internationales et contrôles du dopage

SÉLECTION DES COUREURS À CONTRÔLER

La CADF peut désigner les coureurs à contrôler dans une manifestation particulière et donnera les instructions correspondantes à l'ACD. En l'absence de telles instructions, l'ACD contrôlera les coureurs désignés en se référant à l'annexe 3 du règlement antidopage UCI.

RÔLE DE L'AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE (ACD)

L'ACD doit exécuter les tâches suivantes :

- **Contacteur l'organisateur** dès réception de la lettre de confirmation de sa désignation afin d'assurer l'organisation des aspects pratiques : équipement, personnel, conformité des infrastructures, transport des échantillons.
- **Assister à la réunion des directeurs sportifs** afin de les informer sur les détails pratiques des contrôles.
- **Inspecter le local de contrôle du dopage** dès l'arrivée de l'ACD afin de s'assurer de sa conformité : disposition, équipement, boissons, etc.
- **Former les chaperons** et expliquer les procédures de notification à respecter. Mise à disposition de l'équipement : chasubles, clipboard pour les formulaires de notification.



- **Affichage de la liste des coureurs à contrôler** à l'entrée du local de contrôle du dopage et à la ligne d'arrivée.
- **Effectuer les contrôles** : chaque coureur devant être contrôlé doit se présenter au poste de contrôle du dopage dès que possible, au plus tard dans les trente minutes suivant le moment où il a achevé l'épreuve.

Si le coureur prend part à une cérémonie officielle ou assiste à une conférence de presse exigeant sa présence selon les dispositions réglementaires, le délai sera de trente minutes à compter de la fin de la cérémonie ou du moment où sa présence n'est plus requise à la conférence de presse, selon lequel de ces deux événements survient le plus tard.



- **Gérer l'envoi des échantillons au laboratoire** accompagnés des formulaires requis. L'ACD est responsable de l'envoi des échantillons avec l'aide de l'organisateur.
- **Envoyer toute la documentation à la CADF** :
 - les formulaires de contrôles,
 - les notifications,
 - les formulaires d'acceptation des chaperons,
 - le rapport à la CADF le plus vite possible via e-mail (les originaux dans les 48 heures qui suivent).

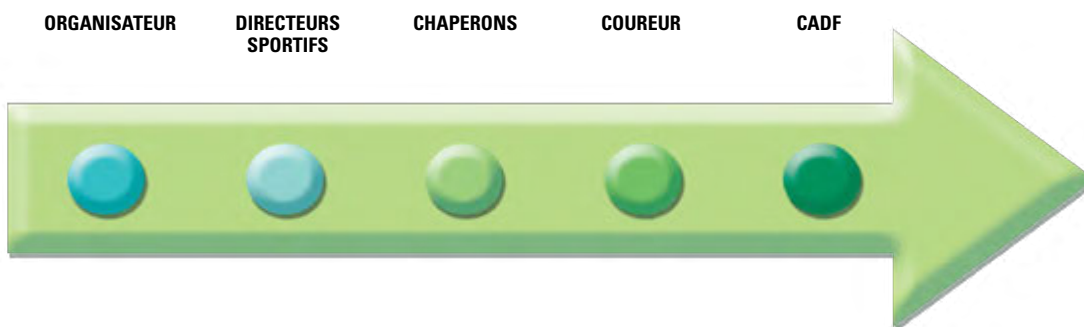


Schéma. Interlocuteurs successifs d'un agent de contrôle de dopage



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- À qui revient le rôle de mettre en place le contrôle antidopage.
- Comprendre ce que représente la liste A, B ou C.
- L'organisation qui sélectionne les coureurs à contrôler.
- Accéder au règlement antidopage de l'UCI.
- Si l'ACD est présent, le laisser intervenir lors de la réunion des DS.
- L'organisation du local de contrôle antidopage.
- Identifier des chaperons, leur rôle et leur limite d'action.
- Les personnes qui peuvent assister un coureur lors d'un contrôle antidopage



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Échanger avec l'ACD sur les difficultés éventuelles rencontrées.
- Toujours garder son droit de réserve.
- Ne pas faire de déclaration.
- Aider un coureur qui ne trouve pas le local pour qu'il s'y rende dans les temps.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Entrer sans autorisation dans la zone réservée au contrôle antidopage.
- Donner son avis sur un contrôle ou tout résultat d'analyse anormal sur un événement.
- Ne pas répondre à un assistant qui ne trouve pas la liste affichée des coureurs à contrôler.
- Parler aux médias.



10. ENVIRONNEMENT

10.1. Le guide reCycling

10.2. Préparation de l'évènement

10.3. Pendant l'évènement

Le présent chapitre a pour but de sensibiliser les commissaires aux actions écologiques mises en place par l'organisateur. Y sont décrits des exemples de dispositifs qu'un organisateur peut adopter pour mettre sur pied un évènement cycliste tout en respectant l'environnement. A l'heure actuelle, ces mesures ne constituent que des recommandations et ne peuvent pas être imposées aux organisateurs. Les commissaires n'ont donc qu'un rôle d'observateur.

Si le commissaire l'estime nécessaire, ou si l'organisateur lui-même a des questions concernant les mesures environnementales, il est utile de se référer au guide **reCycling**, publié par l'UCI et consultable sur son site internet.

10.1. LE GUIDE RECYCLING

De par sa nature, le cyclisme constitue une activité reconnue parmi les sports conviviaux et respectueux de l'environnement :

- moyen de transport non polluant,
- praticable à tout moment,
- praticable à tout âge,
- praticable partout dans le monde.

Les atouts naturels de ce sport n'excluent toutefois pas l'encouragement et la promotion de réflexions à ce sujet auprès de la communauté cycliste – organisateurs d'évènements et fédérations nationales en premier lieu.



À cette fin, l'UCI a rédigé un outil pratique intitulé **reCycling**, inspiré des principes de la Charte Olympique du CIO, de l'Agenda 21 du Mouvement Olympique et du Guide du CIO sur le Sport, l'Environnement et le Développement Durable.

L'objectif de ce guide est d'aider les organisateurs à préparer, exécuter et développer davantage leur évènement en harmonie avec la nature, et cela sans engendrer des coûts supplémentaires.

COMMENT FONCTIONNE LE GUIDE ?

Les 3 piliers du guide

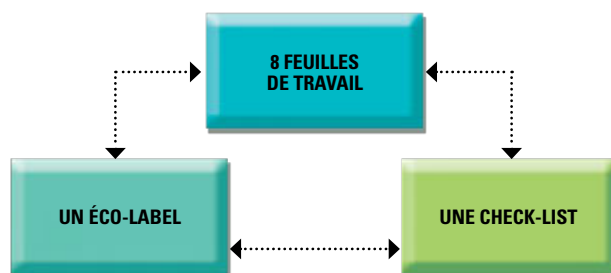


Schéma. Les trois piliers du guide reCycling

- **8 feuilles de travail** : ces feuilles constituent des outils pratiques pour mettre en place une stratégie environnementale responsable dans les domaines clés d'un évènement cycliste.
- **Une check-list** : cette check-list est destinée à accompagner et contrôler la réalisation des initiatives environnementales.
- **Un éco-label** : ce label est délivré par l'UCI et attribué aux organisateurs qui se distinguent par leur engagement et la qualité de leurs démarches environnementales.



QUE PEUT FAIRE L'ORGANISATEUR ?

Préparation de l'évènement : il s'agit de planifier et de lancer les initiatives que l'organisateur souhaite réaliser.

Pendant l'évènement : mise en œuvre des initiatives. L'organisateur suit et entreprend de maîtriser la situation au mieux.

Après l'évènement : l'organisateur doit remettre les infrastructures en état original. Une évaluation après-course lui permettra d'améliorer sa politique environnementale.

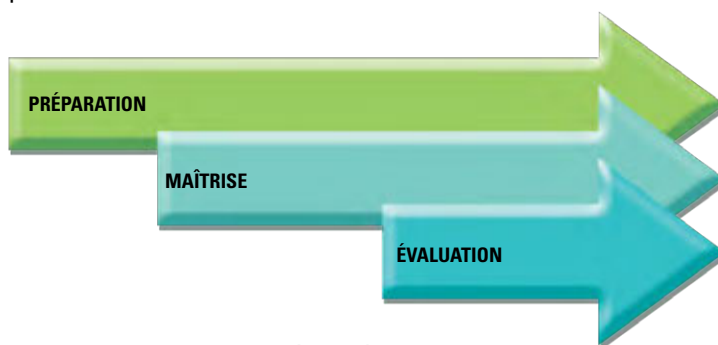


Schéma. Rôle de l'organisateur

QUE PEUT FAIRE LE COMMISSAIRE ?

L'UCI ne peut pas imposer aux organisateurs ou aux fédérations nationales de mettre en œuvre des mesures environnementales dans leur gestion d'évènements de cyclisme. Toutefois, l'UCI a un rôle d'initiateur, allant de la sensibilisation aux problématiques jusqu'aux conseils concrets donnés à l'organisateur afin de minimiser l'impact des épreuves cyclistes sur l'environnement.

Sans cadre réglementaire qui oblige les organisateurs à mettre en œuvre des mesures environnementales, la voie d'encouragement, d'incitation et de reconnaissance est le seul moyen dont l'UCI dispose pour mener à bien sa politique verte. Ainsi, les commissaires doivent être attentifs à toute mesure respectueuse de l'environnement mise en place par l'organisateur. Ces points positifs peuvent être notés dans l'annexe du rapport d'évaluation.



Schéma. Rôle du commissaire

10.2. PRÉPARATION DE L'ÉVÈNEMENT

La planification d'initiatives par l'organisateur permet de fixer des objectifs sur le plan écologique et d'organiser un événement minimisant les impacts environnementaux négatifs.

Quelques exemples d'initiatives :

- **Documents publics :** communiqués internes et externes qui soulignent l'engagement responsable de l'organisateur et sa volonté d'organiser un événement plus vert. Sensibilisation lors des briefings, y compris avec les directeurs sportifs.
 - *Réunions, communications officielles, procédures, cahiers des charges, explications, implications, incitatifs et responsabilisation.*
 - *Le commissaire devrait également vérifier si le guide technique de l'épreuve contient un rappel aux participants en guise de sensibilisation.*
- **Risques potentiels :** identifier les risques et inviter les parties prenantes concernées à la mise en pratique d'une politique environnementale de qualité.
 - *Détérioration du milieu naturel, dégâts aux infrastructures, nuisances sonores, pollutions diverses, déchets.*
- **Reconnaissance officielle :** délivrée par une autorité officielle pour son plan de gestion environnementale.
 - *Label, reconnaissance, certificat, etc.*
- **Transports écologiques :** promouvoir le transport public (tickets combinés, transport public gratuit pour se rendre au site), installer des panneaux indiquant aux spectateurs le nombre de minutes à pied pour se rendre aux sites d'évènement, privilégier des solutions alternatives tels le gaz naturel, les véhicules hybrides ou électriques, donner des plans détaillés des meilleures routes à prendre pour accéder aux sites tout en limitant la durée des transports, privilégier les parkings en dur (asphalte, terre battue, goudron) pour éviter des dégâts écologiques en cas de pluie.
 - *Train, bus navettes, covoiturage.*
- **Plan d'action :** un plan qui détaille les initiatives environnementales sur plusieurs années et la répartition des tâches.
- **Communication :** encourager et promouvoir les initiatives environnementales comme le tri-sélectif des déchets, la protection des parcs et zones naturels, présenter un ambassadeur de la cause environnementale (VIP, ancien cycliste professionnel, etc.). Communiquer des messages "éco-responsables".
 - *Site internet de l'évènement, affiches dans le bureau des inscriptions, points d'information, les vestiaires, le départ et l'arrivée, les parkings.*
- **Choix des infrastructures :**
 - *Utilisation d'infrastructures temporaires, modulables, réutilisables et transformables plutôt que de construire des infrastructures définitives.*
 - *Utilisation des matériaux tolérables pour l'environnement.*
 - *Économiser et optimiser l'énergie : isolation, aération, chauffage, climatisation, éclairage, etc. (de préférence des constructions certifiées ou agréées).*
 - *Récolter l'eau de pluie.*
 - *Infrastructures facilement accessibles et bien desservies par les services de transports publics. Il faut également penser aux personnes à mobilité réduite.*

10.3. PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Pendant l'évènement, le commissaire est focalisé sur le contrôle sportif de l'épreuve. Mis à part la zone de ravitaillement, les initiatives mises en œuvre par l'organisateur ne font pas partie du contrôle que le commissaire doit effectuer. Cependant, il est utile de savoir reconnaître les différentes initiatives appliquées.

Quelques exemples d'initiatives :

- **Papier** : utilisation de papier recyclé recto verso pour les communiqués, favoriser l'envoi des documents sur support électronique, impression en noir et blanc, version électronique de toute la documentation relative à l'évènement (parcours, règlement particulier, etc. sur clé USB ou intranet), écrans électroniques pour faire circuler les informations officielles.
- **Toilettes** : utilisation de toilettes sèches ou chimiques.
- **Transferts** : minimiser les distances entre les étapes pour réduire les émissions de CO₂.



- **Déchets** : inviter les participants à conserver leurs déchets jusqu'aux zones de ravitaillement qui sont équipées de zones de déstages dûment signalées et nettoyées ensuite par l'organisateur.



- **Zones de ravitaillement** ou d'assistance technique placées dans des endroits adéquats, accessibles, facilement nettoyables et restaurables ; récolte des déchets (grosses bennes, etc.) après la zone de ravitaillement.
- **Signalisation** claire et précise afin de ne pas endommager des zones écologiquement fragiles et utilisation de produits respectueux de l'environnement, compostables, recyclables et réutilisables.
- **Caravane publicitaire** : gestion des impacts environnementaux de la caravane publicitaire (déchet, pollution, bruit).
- **Nuisances sonores** : éviter les diverses nuisances sonores autant que possible, p.ex. par des panneaux explicites.
- **Qualité de l'air** : limiter l'accès des véhicules autant que possible, zones non-fumeurs, réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Hébergement** : logements près des sites (pour participants et officiels).
- **Restauration et approvisionnement** : distribuer des aliments dans des emballages minimaux, recyclables et biodégradables ; dossard vert (attribué au coureur respectueux de l'environnement, c.-à-d. qui ne jette pas ses bidons et emballages en dehors des zones prévues à cet effet) ; producteurs et services de traiteurs locaux, produits de saison.
- **Nettoyage des sites** d'évènement après la course.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Le référentiel reCycling de l'UCI et les piliers de la protection de l'environnement lors d'un événement.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Transmettre à l'UCI les dispositifs mis en place par un organisateur.
- Évaluer l'efficacité des dispositifs mis en place.
- Évaluer la sensibilité du site où se déroule l'événement.
- Observer ce qui est mis en place pour toutes les parties : équipes, coureurs, spectateurs, suiveurs.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Signaler les dispositifs fictifs ou inefficaces.
- Reprocher à un organisateur l'absence d'initiative : pour le moment, l'UCI ne fait qu'inciter les organisateurs.



11. MANAGEMENT & COMPÉTENCES RELATIONNELLES

11.1. Les trois grands axes

11.2. Prises de parole et interventions du commissaire

11.3. Répondre à une interview

11.4. Management de l'équipe des commissaires

En tant que représentant de l'UCI et de sa fédération, le commissaire est une des parties prenantes principales des épreuves cyclistes. Son comportement et ses attitudes sont constamment observés, analysés et commentés et un jugement est porté sur sa conduite par l'ensemble de la famille cycliste.

Afin de pleinement remplir les fonctions de son rôle et d'aborder sa mission de manière efficace, il est important que le commissaire développe des compétences managériales et relationnelles de base.

Non seulement doit-il rester calme en toutes circonstances, mais, au fil du temps, il doit aussi continuer de travailler sa façon de se comporter, de développer son "savoir-faire" et d'affiner la manière dont il s'exprime.

11.1. LES TROIS GRANDS AXES

Le commissaire doit développer et approfondir ses compétences regroupées sous trois grands axes : intellectuel, organisationnel et relationnel.

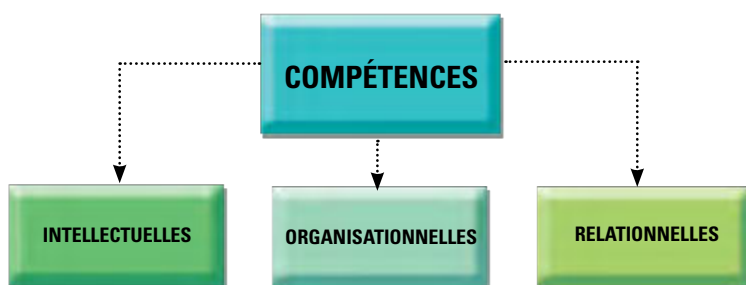


Schéma. Compétences du commissaire selon trois axes

DE TYPE INTELLECTUEL

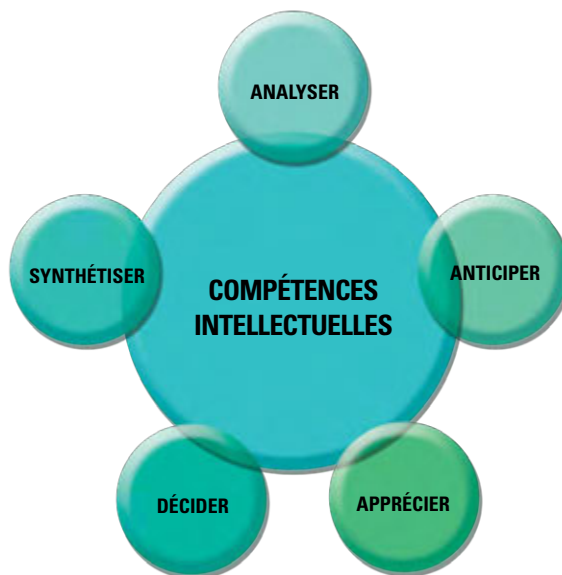


Schéma. Les compétences intellectuelles d'un commissaire

- **Analyser** : comprendre un problème ou une situation et en tirer des axes d'amélioration.
- **Anticiper** : devancer une situation avant qu'elle ne survienne pour mieux la cadrer et en limiter les effets.
- **Apprécier** : donner une valeur à une chose ou à une action au moment où elle se produit, faisant ainsi appel au ressenti.
- **Décider** : faire des choix après avoir évalué les risques connus en mesurant les points positifs et négatifs.
- **Synthétiser** : restituer les éléments essentiels ou importants d'une situation survenue pour en avoir une vision globale et explicite, compréhensible de tiers non présents.

DE TYPE ORGANISATIONNEL

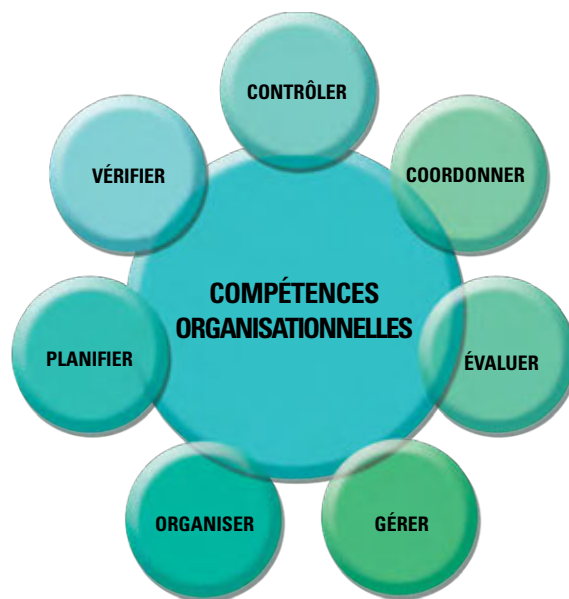


Schéma. Les compétences organisationnelles d'un commissaire

- **Contrôler** : procéder à des vérifications sur des bases existantes.
- **Coordonner** : agir sur plusieurs domaines ou plusieurs personnes qui ont des interactions entre eux.
- **Évaluer** : juger selon des critères précis et des actes factuels.
- **Gérer** : prendre en charge une action précise ou particulière avec un objectif clair.
- **Organiser** : définir et mettre en place un système qui cadre et intègre l'ensemble des actions à réaliser par un groupe de personnes clairement identifié.
- **Planifier** : prévoir la chronologie attendue des tâches, en prenant garde de ne pas laisser de temps morts, ou à l'inverse de surcharger un emploi du temps.
- **Vérifier** : s'assurer que tout se déroule normalement, faire le point sur des recommandations données et observer si elles sont comprises et appliquées.

DE TYPE RELATIONNEL

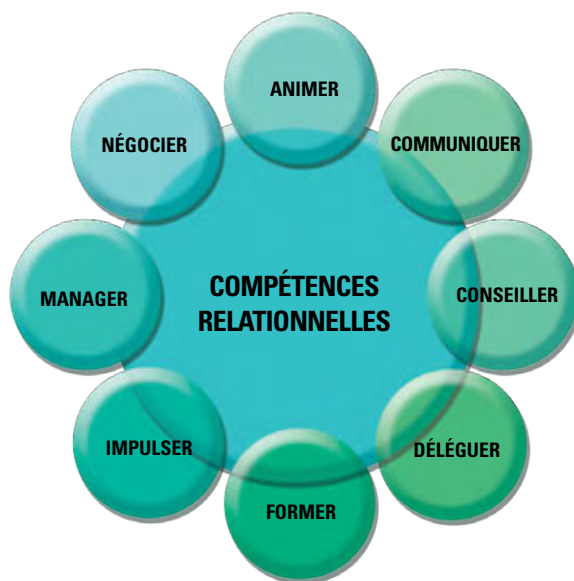


Schéma. Les compétences relationnelles d'un commissaire

- **Animer** : susciter l'intérêt d'un groupe de personnes réunies dans un cadre défini dans le but de faire adhérer à un objectif.
- **Communiquer** : favoriser et participer aux échanges en établissant des relations claires de dialogue. Transmettre une information et susciter le retour de celles-ci.
- **Conseiller** : déterminer et proposer une solution à une situation rencontrée.
- **Déléguer** : confier une mission ou une responsabilité à une personne pour un objectif précis et une durée déterminée.
- **Former** : transmettre son savoir et faire progresser les autres.
- **Impulser** : mettre en mouvement pour une action précise. Créer une dynamique de groupe.
- **Manager** : conduire un groupe pour favoriser les actions collectives, intégrer et faire participer.
- **Négocier** : raisonner un ou des interlocuteurs pour lui ou leur exposer des arguments ou des éléments contradictoires avec l'objectif de fédérer ou de trouver un consensus à une situation présente.

11.2. PRISES DE PAROLE ET INTERVENTIONS DU COMMISSAIRE

L'ANIMATION DE RÉUNION

La préparation en amont doit toujours être soignée : pour s'assurer que rien n'a été oublié, pour lister les intervenants et les participants prévus et pour cadrer la réunion dans le temps imparti.

- L'introduction permet de fixer les bases et l'objectif : le but à atteindre doit être compris de tous.
- L'intervention proprement dite doit être fluide, les temps de parole de chacun cadrés et objectifs.
- La conclusion doit faire l'objet d'un accord commun ou de décisions claires.
- Les cadrages impératifs : l'objectif à atteindre et le temps imparti pour le réaliser.

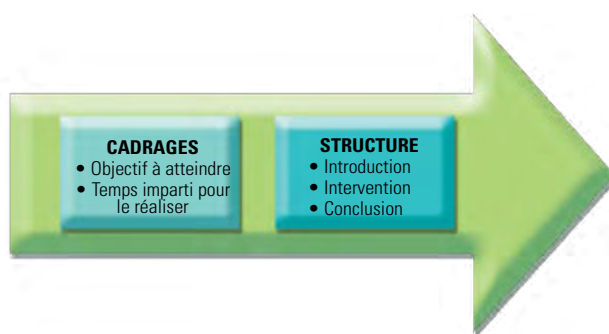


Schéma. Animation de réunion

LES INTERVENTIONS PONCTUELLES DU COMMISSAIRE

Le commissaire est amené à intervenir lors des réunions :

- des directeurs sportifs,
- du collègue des commissaires,
- des briefings mis en place par l'organisation (avec les motos et les médias, avec les véhicules à l'échelon course, avec la production TV, avec le service neutre, avec le service médical, avec les forces de l'ordre, etc.),
- dans des cas exceptionnels sur des situations particulières.



Pour plus d'information, cliquez ici : "Les réunions avant la course", point 4.3.2.

FAIRE PASSER UN MESSAGE

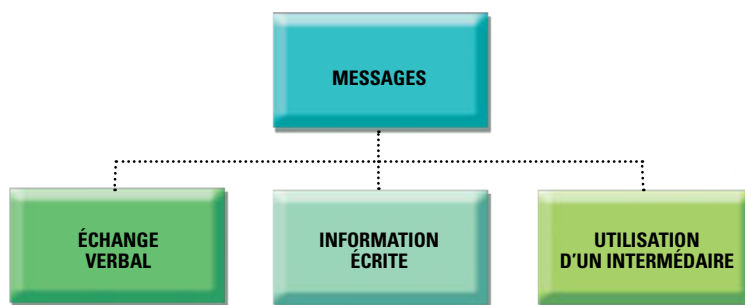


Schéma. Manières de faire passer un message

Lorsqu'un commissaire souhaite faire passer un message, plusieurs méthodologies sont disponibles :

- **la discussion par l'échange verbal** (proposer une modification à l'organisateur, recadrer un membre de l'équipe, discuter avec un coureur ou un directeur sportif pour expliquer une sanction, etc.),
- **l'information écrite** (établir un communiqué suite à une modification de parcours, rappeler une règle ou une consigne, faire un rapport, etc.),
- **l'utilisation d'un intermédiaire** pour transmettre (demander à un commissaire de donner une information à une équipe, utiliser un interprète en cas d'obstacles linguistiques, etc.).

Chacune des méthodes utilisées est liée à la situation et à l'objectif recherché.

La discussion par l'échange verbal de gré à gré est toujours à privilégier lorsque l'on s'adresse à un intervenant unique (p.ex. : un directeur sportif vient de commettre une faute, le commissaire l'informe immédiatement de ce que il a constaté ; la communication est rapide, claire et précise).

L'information écrite permet de laisser des traces et aucune ambiguïté pour toutes les parties prenantes concernées (p.ex. : dans le cas des communiqués pour un changement d'horaire de départ ou de parcours ; la rédaction doit être simple et compréhensible pour tous).

Il est important pour le commissaire de savoir à qui il doit s'adresser pour adapter son intervention à la situation concernée, en choisissant le moment idéal ainsi que la manière d'aborder le sujet.

Avant toute intervention vers une tierce personne, le commissaire doit se poser les questions suivantes :

- À qui vais-je m'adresser ?
- Quel est mon but ?
- Comment vais-je aborder le sujet ?
- À quel moment vais-je intervenir ?

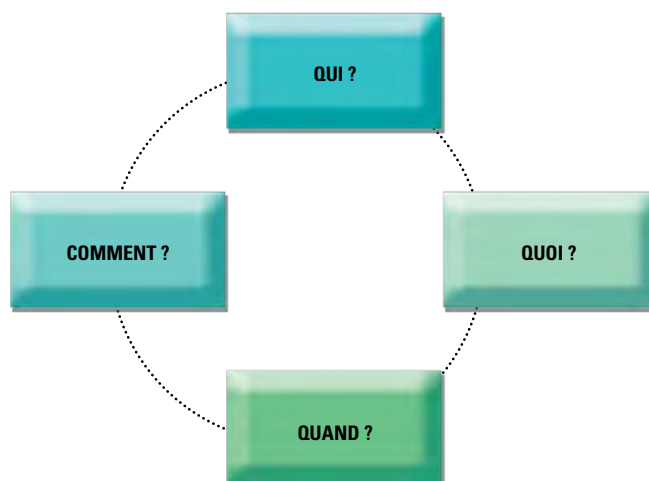


Schéma. Questions à se poser avant toute intervention

INTERVENTION AUPRÈS DES PARTIES CONCERNÉES

Lorsque le commissaire est amené à intervenir en direct auprès d'un coureur :

- Il est toujours préférable de ne pas le faire en situation d'effort, le coureur ne sera pas réceptif aux paroles, l'effet recherché peut être inverse à celui attendu.
- Il est souvent préférable de passer par l'intermédiaire du directeur sportif qui connaît le mieux les réactions ou l'émotivité du coureur dans une situation donnée.
- Si l'échange direct est impératif, cela peut attendre jusqu'au lendemain dans le cas d'une course par étape. Ceci permet de bénéficier d'un temps de réflexion, autant pour l'émetteur que pour le récepteur, et de pouvoir réagir avec empathie.
- Toutefois, dans certains cas graves, il faut agir avec rapidité et donner aussitôt l'information souhaitée en respectant une certaine correction dans la manière de présenter des informations (qui peuvent être perturbantes pour celui qui les reçoit).

Lorsqu'un message doit être passé à l'organisateur, il faut tenir compte des difficultés ou des problématiques qu'il rencontre sans toutefois rentrer dans la complaisance en adaptant les termes utilisés à la situation et au problème.

Les messages à l'attention des équipes ou des directeurs sportifs doivent être fermes. En revanche, il faut mettre l'accent sur la sensibilité et la réceptivité pour que le message porte ses fruits. L'objectif du message doit être clair, précis, mesuré et bien reçu par l'intéressé.

À l'attention des médias, les messages doivent être diffusés par le biais de l'organisation. L'objectif est d'obtenir des résultats sans toutefois porter préjudice à l'organisation garante du bon fonctionnement de l'épreuve et des interactions.

Les messages à destination du collège des commissaires ou d'un collègue de l'équipe sont généralement pour fixer une règle de fonctionnement ou un recadrage suite à une dérive de fonctionnement. Il faudra tenir compte de ce qui va être dit et des raisons pour lesquelles une intervention est nécessaire. Il faut choisir le moment idéal pour le faire ; si l'ensemble du collège est concerné, le message doit être transmis lors d'un briefing. Si le message est destiné à un seul des membres du collège des commissaires, il faut choisir un moment propice pour être efficace.

11.3. RÉPONDRE À UNE INTERVIEW

Le commissaire peut répondre à une interview en prenant soin, lors des réponses aux questions posées, d'être très factuel. Il doit impérativement se baser sur des faits connus et non sur des hypothèses. Les propos tenus par le commissaire ne doivent avoir aucune ambiguïté et les réponses données ne doivent à aucun moment mettre en défaut l'organisation ou l'UCI ou toute autre entité.

- Le commissaire est responsable de ce qu'il dit et diffuse auprès des médias.
- Le commissaire ne doit jamais solliciter une interview.
- La décision de répondre ou pas à une interview doit avoir reçu l'approbation du président de collège des commissaires.
- L'objectif de l'interview doit être connu à l'avance.
- Si une dérive est constatée dans son déroulement, l'interview doit s'arrêter sur décision du commissaire en expliquant pourquoi il met fin à l'entretien.
- Attention à la langue utilisée lors des échanges, si celle-ci n'est pas totalement maîtrisée par le commissaire, il est préférable de se faire aider par un interprète.
- Avant toute interview, il faut se poser la question de savoir ce que l'on est autorisé à dire ou à aborder.



Schéma. Répondre à une interview

11.4. MANAGEMENT DE L'ÉQUIPE DES COMMISSAIRES

Le président du collège des commissaires (PCC) désigné par l'UCI se trouve dans une situation de management très particulière. Il doit devenir le leader :

- d'une équipe qu'il ne connaît pas forcément à l'avance,
- dans une langue qu'il maîtrise partiellement ou pas du tout,
- selon un contexte culturel qui peut être très différent,
- pour une durée assez courte.

Les techniques habituelles de management sont ainsi difficilement applicables, car la durée de la désignation ne permet pas au PCC de travailler sur le moyen ou le long terme.

Malgré cela, la réussite de la prise de leadership est facilitée par l'application des éléments suivants :

- Un minimum de préparation linguistique et culturelle, pour tenter de s'intégrer, ne pas être en permanence dans une attitude de "découverte" des pratiques et des échanges. Ceci évite les erreurs comportementales.
- L'écoute active, ou écoute bienveillante, qui consiste à écouter sans a priori et sans interruption, avant de relancer et poser des questions, pour que s'expriment les vraies motivations ou appréhensions.
- Identifier dans l'équipe les personnalités dominantes, de par leur expérience ou leur position. Vérifier si cette position est plutôt de nature à dynamiser ou au contraire à inhiber le reste de l'équipe.
- Formuler les attentes clairement en définissant les exigences requises.
- Toujours donner un sens aux exigences, le "pourquoi".
- La délégation : la confiance dans les autres n'exclut pas un certain contrôle des réalisations.
- Savoir féliciter.
- Savoir recadrer.



CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Être factuel et précis.
- Être organisé.
- Être méthodique.
- Être à l'écoute, savoir entendre.
- Être capable de restituer un échange ou une situation.
- Respecter la parole des autres.
- Rester humble.
- Garder son calme en toute circonstance.
- Observer et contrôler en s'appuyant sur des textes réglementaires.
- Analyser les situations pour ne pas agir avec précipitation.
- Toujours avertir et informer, plutôt que de sanctionner.
- Avoir un rôle de formateur auprès de tous les intervenants.



CE QU'IL FAUT FAIRE

- Toujours préparer ses interventions orales.
- Relire les communiqués avant de les diffuser.
- Se réserver le droit de ne pas répondre à un problème dont on ne connaît pas la solution.
- Être attentif aux détournements de questions qui peuvent avoir des conséquences lourdes.
- En cas de doute, reformuler une question mal comprise par un interlocuteur.
- Choisir le bon moment pour intervenir auprès d'un coureur en respectant l'effort qu'il est en train de produire.
- Toujours faire le maximum pour obtenir un consensus.



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Alimenter une polémique ou un débat non constructif, voire destructeur.
- Commenter une décision collégiale en argumentant que l'on n'était pas d'accord avec celle-ci.
- Mettre en cause sans preuve et affirmer.
- Répandre de faux arguments.
- S'impliquer sur des points hors de son domaine d'action ou de compétence.
- Laisser faire ou dire des choses non exactes ou erronées.

GLOSSAIRE

Abandons Accreditation Afficheur Agent de contrôle du dopage (ACD) Assistant de la direction Autobu
Banderole d'arrivée / portique d'arrivée Bidon collé
Calendrier international Calendrier national Caravane publicitaire Catégories de coureurs Cérémonie protocolaire Chaperon
Chaussée d'arrivée Chronomètre Circuit final Circuits continentaux Classe d'épreuve du calendrier continental
Commissaires adjoints Commissaire à moto Commissaires titulaires Conférence de presse Contre-la-montre Coupe des Nations – Junior
Coupe des Nations – Moins de 23 ans Coupe du Monde Femmes Elite Coureurs lâchés / attardés / retardés Course d'une journée Course en ligne Course par étapes
DEAD-HEAT Délais d'arrivée Demi-étape Dépannage neutre Départ arrêté Départ fictif Départ lancé Départ réel
Déviation pour les véhicules Directeur de l'épreuve Directeur de l'organisation
Directeur sportif Disqualification ou mise hors course Distance Journalière (course par étapes) Distance maximum de l'épreuve ou des étapes Dossards Drapeau jaune
Echappée Echelon course En tirage Equipe de clubs Equipes mixtes Equipes nationales Equipes régionales Equipes UCI Escorte mobile / escorte police / signaleurs à moto
Flamme rouge dernier kilomètre Frais de pension Fréquence "information" Fréquence "inter-commissaires" Fréquence "organisation"
Fréquence radio "médicale" Fréquence "radio-tour"
Gabarit pour le contrôle des bicyclettes contre-la-montre Grand prix de la montagne / Prix des Monts / Prix meilleur grimpeur Groupe en tête / groupe de tête /
peloton de tête Gruppetto Guide technique
Itiot directionnel Incident mécanique Indemnités de participation Invitations Itinéraire ou parcours hors course Itinéraire horaire
Jour de repos Juge à l'arrivée
KM 0
Ligne de départ Ligne d'arrivée Liste des engagés Liste des partants Local ou camion antidopage
Maillots de leaders Médecin officiel / médecin-chef Moto ardoisier Motos cameraman moto son Moto fraîcheur / de ravitaillement en boisson
Moto information Moto médecin Motos Radio-TV Moto régulateur
Organisateur
Panneaux de signalisation / Indicateurs Panneaux hectométriques Parkings Participation Passage à niveau Passages dangereux
Permanence (en général) Permanence à l'arrivée Photo photo-finish / photo d'arrivée Plan de communication
Plan des trois derniers kilomètres et profil des trois derniers kilomètres Plaque de cadre Plaque de fonction Podium protocolaire
Points de chronométrage intermédiaire (CLM) Point des 3 kilomètres avant l'arrivée (courses par étapes) Point de Passage Obligatoire (PPO) Portique d'arrivée Présentation des coureurs
Président du collège des commissaires Profil de l'épreuve / des étapes Prologue
Radio-tour Radio émetteur-récepteur Radio récepteur Rampe de lancement Règlement particulier Rétrécissement
Salle de presse Sas Secteur neutralisé / défilé Sécurité statique / signaleurs Signaleurs Signature de départ Speaker radio-tour Sprint final Sprints intermédiaires
Tunnel Transpondeurs
UCI WorldTour
Véhicule balai / véhicule fin de course Véhicules d'assistance neutre / véhicule de dépannage neutre Véhicules invités
Vérification des licences Voiture d'ouverture de course Voiture médecin
Zone de contrôle des vélos Zone de décélération Zone de départ / arrivée Zone des photographes à l'arrivée Zone de ravitaillement
ZONE MIXTE Zone verte / zone de déchets

A ABANDONS

Les coureurs ayant abandonné la course doivent remettre leur dossard au commissaire se trouvant dans la voiture balai. Le coureur qui abandonne ne pourra pas disputer d'autres compétitions cyclistes pendant la durée de l'épreuve.

ACCREDITATION

Toute personne et tout véhicule faisant parties intégrantes de l'épreuve doivent être munis d'une accréditation délivrée par l'organisateur. Ces accréditations donnent accès à certaines zones fermées au public et à certains espaces ou parkings qui leur sont réservés.

AFFICHEUR

Les afficheurs placés au niveau du portique d'arrivée permettent de donner aux coureurs et aux spectateurs un certain nombre d'informations sur les temps et sur la situation de course. L'afficheur devra permettre la lecture des informations à 100 m de distance au minimum.

AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE (ACD)

Il est désigné par l'UCI ou par la fédération nationale. Il travaille en collaboration avec le médecin désigné pour le contrôle antidopage, mais également avec le président du collège des commissaires. Responsable de la gestion des contrôles sur le terrain, il veille à l'application du règlement antidopage.

ASSISTANT DE LA DIRECTION

Suppléant du directeur de l'organisation lorsque celui-ci n'est pas présent ; assure les mêmes fonctions par délégation de pouvoir.

AUTOBUS *(voir gruppetto)*

B BANDEROLE D'ARRIVÉE / PORTIQUE D'ARRIVÉE

Lors d'une course sur route, l'inscription "arrivée" doit être indiquée visiblement sur une banderole ou un portique placé au-dessus de la ligne d'arrivée et en travers de la chaussée ou une arche.

BIDON COLLÉ

On parle de "bidon collé" lorsqu'un coureur reste accroché au bidon qui lui a été donné à partir d'un véhicule et qu'une forte accélération de la voiture est constatée suivie d'un freinage avec pour but de relancer le coureur dans son élan. Le fait constaté, les commissaires peuvent imposer une sanction au coureur en question.

C CALENDRIER INTERNATIONAL

Une épreuve internationale est une épreuve inscrite au calendrier mondial ou l'un des calendriers continentaux. Le calendrier regroupe chronologiquement toutes les épreuves au niveau international. Arrêté par le Comité Directeur de l'UCI au mois de septembre, il est composé tous les ans pour la saison suivante.

CALENDRIER NATIONAL

Les calendriers nationaux sont établis par les fédérations nationales respectives.

CARAVANE PUBLICITAIRE

Une caravane publicitaire peut précéder d'au moins 20 minutes le passage des coureurs. Ce convoi doit être escorté par un service d'ordre. L'organisateur est responsable de la gestion de la caravane.

CATÉGORIES DE COUREURS

L'UCI distingue les catégories suivantes :

- **Junior – Hommes et Femmes (MJ et WJ)** : coureurs âgés de 17 et 18 ans.
- **Moins de 23 ans – Hommes (MU)** : coureurs âgés de 19 à 22 ans. Cette catégorie n'existe que pour les hommes.
- **Elite – Hommes et Femmes** : coureurs âgés de 23 ans et plus pour les hommes et de 19 ans et plus pour les femmes.

CÉRÉMONIE PROTOCOLAIRE

Suivant l'épreuve, certains coureurs doivent se présenter pour la cérémonie protocolaire (vainqueur, meilleur grimpeur, leader aux points, meilleur espoir, etc.). L'organisateur indique dans le règlement particulier de son épreuve les coureurs qui doivent se présenter et dans quel délai.

CHAPERON

Pour les opérations de contrôles antidopage après la compétition, l'organisateur doit prévoir au moins une escorte par coureur à contrôler. La personne qui escorte un coureur est appelée "chaperon". Il reste auprès du coureur, l'observe à tout moment et l'accompagne au poste de contrôle de dopage.

CHAUSSÉE D'ARRIVÉE

La chaussée d'arrivée doit être la plus longue possible, 200 m au minimum et suffisamment large, 6 m au minimum, l'idéal étant de 8 à 10 m. Sa largeur doit être constante, tout rétrécissement est à exclure. Il ne doit pas y avoir de dos d'âne ou de creux dans la route, le revêtement doit être homogène.

CHRONOMÉTREUR (CR)

Pour chaque épreuve, la fédération nationale de l'organisateur désigne un nombre suffisant de commissaires-chronométrateurs licenciés par elle. Ils enregistrent les temps sur une fiche qu'ils signent et remettent au juge à l'arrivée.

CIRCUIT

Une épreuve peut être organisée en circuit, à condition que ce circuit mesure une longueur minimum de 10 km.

CIRCUIT FINAL

La longueur minimum du circuit final doit être de 3 km. Le nombre de tours sur le circuit est règlementé en fonction de la longueur du circuit (**ARTICLE 2.3.008**).

CIRCUITS CONTINENTAUX

Il existe un classement pour chaque circuit continental, établi sur la base des points qu'un coureur a gagnés dans des épreuves inscrites au calendrier continental.

CLASSE D'ÉPREUVE DU CALENDRIER CONTINENTAL

Il existe trois classes distinctes en dehors du calendrier mondial : classe HC (Hors Catégorie), classe 1 et classe 2.

COMMISSAIRES ADJOINTS

Les commissaires adjoints sont affectés à des postes divers (voiture balai, dépannage neutre, boxes, etc.) et doivent rendre compte des faits de course constatés dans un rapport qu'ils transmettent au président du collège des commissaires. Contrairement aux commissaires titulaires, ils n'ont pas le pouvoir de diriger.

COMMISSAIRE À MOTO

Il est sous la tutelle du président du collège des commissaires et des commissaires titulaires et œuvre sous leur direction. Grâce à sa mobilité, il est actif à tous les niveaux de l'échelon course.

COMMISSAIRES TITULAIRES

Le nombre de commissaires titulaires est variable. Ils sont nommés par l'UCI ou par la fédération nationale en fonction de la classe de l'épreuve. Sous la direction du président du collège des commissaires, ils assurent la direction sportive de l'épreuve sur le terrain et la prise de décision concernant les sanctions.

CONFÉRENCE DE PRESSE

Après l'évènement, une conférence de presse est souvent organisée avec les trois premiers coureurs.

CONTRE-LA-MONTRE (CLM)

Un contre-la-montre peut être disputé en tant qu'épreuve à part entière, ou comme une étape. Les distances

maximales sont définies dans le Règlement UCI (*Titre 2, Chapitre IV et V*).

COUPE DES NATIONS – JUNIOR (NCUPJ)

La Coupe des Nations Junior a lieu sur un nombre d'épreuves d'une journée et par étape désignées chaque année par le Comité Directeur de l'UCI. Elle est réservée aux coureurs Hommes Junior qui participent avec leur équipe nationale ou une équipe mixte de nations.

COUPE DES NATIONS – MOINS DE 23 ANS

La Coupe des Nations de cyclisme sur route est réservée aux hommes de 19 à 22 ans, y compris les coureurs appartenant à une équipe UCI ProTeam.

Les épreuves de la Coupe des Nations sont ouvertes aux équipes nationales (une équipe par nation) et aux équipes mixtes de nations.

COUPE DU MONDE FEMMES ELITE

Les épreuves classées Coupe du Monde sont des épreuves Femmes Elite d'une journée. Elles sont désignées chaque année par le Comité Directeur de l'UCI.

Les épreuves de la Coupe du Monde sont ouvertes aux équipes nationales et aux équipes féminines UCI.

La leader du classement individuel de la Coupe du Monde portera le maillot de leader attribué par l'UCI.

COUREURS LÂCHÉS / ATTARDÉS / RETARDÉS

Coureurs qui n'arrivent plus à suivre le rythme de la course et qui sont donc lâchés du peloton principal. L'organisateur fixe un délai d'arrivée dans son règlement particulier en fonction des caractéristiques de l'épreuve ou des étapes. Les coureurs hors délai ne sont pas retenus aux classements.

COURSE D'UNE JOURNÉE

Course qui se déroule sur une seule journée avec un seul départ et une seule arrivée.

COURSE EN LIGNE

Une course est en ligne quand elle permet de rallier un lieu à un autre, et est disputée en groupe. Une course en ligne s'oppose au contre-la-montre individuel ou par équipes, mais également à la course en circuit. Une course en ligne peut se terminer par un circuit final.

COURSE PAR ÉTAPES

Les épreuves par étapes se disputent sur deux jours minimum avec un classement général au temps. Sont possibles des étapes en ligne et des étapes contre-la-montre, ainsi que des demi-étapes.

D DEAD-HEAT

Dans l'absence d'une photo-finish, le juge à l'arrivée peut classer les coureurs "dead-heat", c.-à-d. si deux coureurs franchissent simultanément la ligne d'arrivée et ne peuvent être départagés. Pour l'attribution d'un titre à l'issue d'une épreuve en ligne (arrivée sur route ou piste), les deux coureurs sont remis en ligne sur 1000 m, départ arrêté.

DÉLAIS D'ARRIVÉE

Les délais d'arrivée sont fixés par le règlement particulier de chaque épreuve en fonction des caractéristiques de l'épreuve ou des étapes. Un coureur arrivant après le délai n'apparaît pas au classement de la course ou de l'étape. Uniquement dans des cas exceptionnels, imprévisibles et de force majeure, le collège des commissaires peut prolonger les délais d'arrivée après consultation de l'organisateur.

DEMI-ÉTAPE

Lors des épreuves par étapes, l'organisateur peut choisir d'organiser deux demi-étapes en une journée au lieu d'une étape. Dans ce cas, une demi-étape se déroule le matin, l'autre l'après-midi. L'organisation et le nombre de demi-étapes sont règlementés en fonction de la classe, de la catégorie et de la durée de l'épreuve (*point 4.2.2.1.*).

DÉPANNAGE NEUTRE (*voir véhicule d'assistance neutre*)

DÉPART ARRÊTÉ

Les coureurs s'arrêtent brièvement au kilomètre 0 avant d'en repartir au signal donné par le commissaire.

DÉPART FICTIF

Dans le cas d'un départ fictif, l'organisateur doit indiquer le lieu de départ réel par une signalétique "km 0" de la course. Un tronçon d'au maximum 10 km sera neutralisé sous la conduite de l'organisation et/ou du commissaire C2.

DÉPART LANCÉ

Les coureurs ne s'arrêtent pas et les chronomètres sont déclenchés lors de leur passage au km 0.

DÉPART RÉEL

Le départ réel est donné au km 0.

DÉVIATION POUR LES VÉHICULES

La déviation est une voie d'évacuation obligatoire pour tous les véhicules circulant à l'échelon course et n'étant pas autorisés à franchir la ligne d'arrivée. La voie de déviation doit être protégée à l'aide de barrières.

DIRECTEUR DE L'ÉPREUVE

Terme souvent utilisé pour le directeur de l'organisation mais changement progressif vers directeur technique (aspects techniques et sportifs).

DIRECTEUR DE L'ORGANISATION

Terme officiel pour la personne responsable sur le plan administratif et organisationnel pendant le déroulement de la course. Il est positionné devant le peloton et signale tous les passages dangereux rencontrés.

DIRECTEUR SPORTIF (DS)

Lors des épreuves, chaque équipe sera dirigée par un directeur sportif désigné à cette fin. Si l'équipe est enregistrée par l'UCI, le DS devra figurer dans la liste publiée sur le site internet de l'UCI.

DISQUALIFICATION OU MISE HORS COURSE

Le coureur qui commet une infraction grave peut être disqualifié, il ne figurera dans aucun classement.

DISTANCE JOURNALIÈRE (COURSE PAR ÉTAPES)

Pour les courses par étapes, le kilométrage journalier moyen doit être respecté (nombre total de kilomètres parcourus/nombre de jours de course). La distance et la journée du prologue n'entrent pas en considération pour le calcul de la distance journalière moyenne.

DISTANCE MAXIMUM DE L'ÉPREUVE OU DES ÉTAPES

Les distances maximums des épreuves sont fixées dans le Règlement UCI (**ARTICLE 2.3.002 ET 2.6.008**).

DOSSARDS

Les dossards constituent le signe distinctif des coureurs dans une course. Il revient à l'organisateur de fournir les dossards en conformité avec le Règlement UCI (**ARTICLE 1.3.074**) et aux équipes de les faire porter par les coureurs sans les masquer ni les modifier.

DRAPEAU JAUNE

Les motards de l'escorte mobile doivent être munis d'un sifflet et d'un drapeau jaune. Ainsi ils peuvent avertir les coureurs des virages et points dangereux, îlots directionnels, rétrécissements, ronds-points, véhicules mal garés, etc.

E ÉCHAPPÉE

Une attaque d'un ou de plusieurs coureurs leur permettant de distancer le peloton.

ÉCHELON COURSE

Tous les coureurs et véhicules accrédités circulants entre la voiture d'ouverture de course et le véhicule balai se trouvent à l'échelon course, c.-à-d. dans la course.

EN TIROIR

Le terme "en tiroir" (aussi appelé "en relais" ou "en glissement") décrit de façon figurative une méthode de travailler adoptée par les commissaires moto. Ils remontent ou descendent entre les différents groupes de coureurs, de sorte qu'il y ait toujours un commissaire avec les groupes importants.

ÉQUIPE DE CLUBS

Une équipe de club est une équipe affiliée à une fédération nationale. La composition est règlementée par la fédération nationale, sauf que les coureurs ne peuvent appartenir à une équipe enregistrée auprès de l'UCI.

ÉQUIPES MIXTES

Une équipe mixte est composée de coureurs provenant de différentes équipes. Aucun coureur dont l'équipe est engagée dans la course ne peut participer avec une équipe mixte.

Les coureurs d'une équipe mixte doivent porter un maillot identique. Il ne pourra en aucun cas s'agir d'un maillot national.

Les épreuves ouvertes aux équipes mixtes sont définies dans le Règlement UCI ([ARTICLE 2.1.005](#)).

ÉQUIPES NATIONALES

Une équipe nationale est une équipe de coureurs de la nationalité de la fédération nationale qui les sélectionne.

ÉQUIPES RÉGIONALES

Une équipe régionale est une équipe de coureurs sélectionnée par une division territoriale ou autre d'une fédération nationale et composée de coureurs licenciés de cette fédération, à l'exclusion des coureurs appartenant à une équipe enregistrée auprès de l'UCI.

ÉQUIPES UCI

Les équipes enregistrées auprès de l'UCI sont :

- UCI ProTeam
- Équipes continentales professionnelles UCI
- Équipes continentales UCI
- Équipes féminines UCI

ESCORTE MOBILE / ESCORTE POLICE / SIGNALEURS À MOTO

L'escorte mobile (association de motards civils, police, etc.) participe à la protection de l'ensemble de l'échelon course et se déplace rapidement à l'intérieur de celui-ci. L'escorte mobile doit anticiper, protéger, avertir et réguler. Les motards de l'escorte se positionnent sur les points dangereux pour les signaler aux coureurs. Ils assurent la sécurité des coureurs attardés.

EX ÆQUO

Dans une course par étapes, on parle d'"ex æquo" quand deux ou plusieurs coureurs ont le même temps au classement général individuel. En cas d'égalité, les fractions de seconde enregistrées lors des étapes contre-la-montre individuelles (y compris le prologue) sont réincorporées dans le temps total pour départager les coureurs ex æquo. En cas de nouvelle égalité ou à défaut d'étapes contre-la-montre individuelles, il est fait appel à l'addition des places obtenues à chaque étape et, en dernier ressort, à la place obtenue dans la dernière étape disputée.

F

FLAMME ROUGE DERNIER KILOMÈTRE

Le dernier kilomètre est signalé par la flamme rouge. En dehors de celle de l'arrivée, aucune banderole ne peut être suspendue après la flamme rouge.

FRAIS DE PENSION

L'organisateur d'une épreuve par étape doit assumer les frais de pension des équipes de la veille du départ jusqu'au dernier jour de course (coureurs et personnel). Le nombre de membres du personnel ne pourra excéder celui des coureurs. Les organisateurs des épreuves de l'UCI WorldTour et des épreuves de l'UCI Europe Tour des classes HC et 1 doivent assumer une nuit d'hôtel supplémentaire si une équipe ne peut plus rentrer le jour même à cause de l'heure d'arrivée de l'épreuve.

FRÉQUENCE "INFORMATION"

La fréquence radio qui permet aux motos information d'informer le speaker radio-tour et les officiels quant au déroulement de la course (échappés, écarts, attaques, etc.).

FRÉQUENCE "INTER-COMMISSAIRES"

Cette fréquence radio permet l'organisation du collège des commissaires pendant la course et sa coordination.

FRÉQUENCE "ORGANISATION"

Fréquence radio additionnelle appelée également "fréquence direction", elle permet aux représentants de la direction de l'organisation de se contacter.

FRÉQUENCE RADIO “MÉDICALE”

Fréquence radio additionnelle, elle permet aux médecins et aux ambulanciers de se contacter et d’avoir un dialogue confidentiel.

FRÉQUENCE “RADIO-TOUR”

C’est la fréquence radio principale de l’échelon course. Elle doit être indiquée dans le règlement particulier.

G**GABARIT POUR LE CONTRÔLE DES BICYCLETTES CONTRE-LA-MONTRE**

Pour les épreuves contre-la-montre, l’organisateur doit mettre à disposition du collègue des commissaires un gabarit de contrôle, représentant les dimensions à contrôler et leurs limites. La conformité du gabarit avec les spécifications UCI est la seule responsabilité de l’organisateur.

GRAND PRIX DE LA MONTAGNE / PRIX DES MONTS / PRIX MEILLEUR GRIMPEUR

Récompense les coureurs disputant les sprints au sommet des difficultés, par un cumul de points. Le Règlement UCI n’impose aucune règle à ce classement, l’organisateur doit introduire les modalités dans son règlement particulier.

GROUPE EN TÊTE / GROUPE DE TÊTE / PELOTON DE TÊTE

Un groupe de coureur ayant une avance sur le gros du peloton.

GRUPPETTO

Le terme “autobus” ou “gruppetto” désigne, dans le jargon du cyclisme, le peloton de coureurs non grimpeurs qui se regroupe dans les montées en adoptant une vitesse qui leur permet d’arriver avant le délai d’arrivée. Celui-ci est souvent composé de sprinters et de leurs équipiers, sur lesquels il faut avoir un regard particulier et attentif en ce qui concerne le respect des règles.

GUIDE TECHNIQUE

Le guide technique constitue le document de référence pour les commissaires, les équipes, les coureurs et toutes les personnes travaillant sur l’épreuve. Rédigé au moins en français ou en anglais, il doit contenir toutes les informations importantes concernant l’épreuve.

ÎLOT DIRECTIONNEL (voir drapeau jaune)

INCIDENT MÉCANIQUE

Les incidents dits mécaniques concernent les problèmes de fonctionnement des vélos des coureurs. En cas d’incident mécanique, le coureur concerné peut faire appel à son directeur sportif. Quelle que soit la position d’un coureur dans la course, son dépannage et tout ajustement mécanique ne seront autorisés qu’à l’arrière de son peloton et à l’arrêt.

INDEMNITÉS DE PARTICIPATION

Le Comité Directeur ou le Conseil du Cyclisme Professionnel (CCP) peut imposer aux organisateurs de certaines épreuves le paiement d’une indemnité de participation et en fixe le montant minimum (**ARTICLE 1.2.075**). Dans la plupart des cas, le montant de l’intervention de l’organisateur dans les frais de voyage et de pension des équipes ou coureurs participant à une épreuve sur route inscrite au calendrier international est négocié de gré à gré entre les parties. Cependant, dans certains cas, notamment pour les Coupes UCI, mais également pour certaines classes, les frais et les obligations des organisateurs en ce domaine sont fixés par le Règlement UCI.

En cas d’absence d’une équipe régulièrement engagée, l’organisateur a la possibilité de se faire dédommager par l’équipe (**ARTICLE 1.2.053**).

INVITATIONS

Selon la classe de l’épreuve, l’organisateur est obligé d’inviter certaines équipes ou peut choisir lui-même certaines équipes (**ARTICLES 2.1.005, 2.1.007BIS, 2.14.004, 2.14.020, 2.14.021, ET 2.14.038**).

ITINÉRAIRE OU PARCOURS HORS COURSE

L’itinéraire hors course est un parcours n’empruntant pas celui de la course et permettant de rallier certains points stratégiques comme le ravitaillement, les côtes et surtout l’arrivée. Il est emprunté par les véhicules d’assistance des équipes, les véhicules invités, certains véhicules presse, etc. Ce parcours est mis en place à des fins logistiques et de sécurité. L’itinéraire hors course, lorsqu’il existe, doit être précisé dans le guide technique.

ITINÉRAIRE HORAIRE

Inclus dans le guide technique, l’itinéraire horaire doit comporter les routes utilisées ainsi que les lieux de passage (villes, communes).

J**JOUR DE REPOS**

Dans les épreuves comptant plus de 10 jours de compétition, au moins un jour de repos doit être prévu. Dans les grands tours, deux jours de repos sont obligatoires (*Titre 2, Chapitre VI*).

JUGE À L'ARRIVÉE (JA)

Le juge à l'arrivée est le seul responsable des classements. Durant l'épreuve, il participe au contrôle sportif tout comme les autres commissaires, jusqu'au moment où il quitte la course pour se rendre à l'arrivée.

K KM 0

Dans le cas d'un départ au km 0, le parcours commence avec une partie dite "neutralisée" et entièrement sécurisée. Le chronomètreur déclenche le temps "zéro" au km 0. Le départ peut être donné de trois manières différentes :

- **Lancé** : les coureurs ne s'arrêtent pas et les chronomètres sont déclenchés lors de leur passage à ce point.
- **Arrêté** : les coureurs s'arrêtent brièvement au km 0 avant de repartir au signal donné par les commissaires.
- **Différé** : en cas d'incident à l'arrière, le km 0 est dépassé sans que les chronomètres ne soient déclenchés.

L LIGNE DE DÉPART

La ligne consiste en un couloir de barrières des deux côtés de la route où est donné le départ. Les barrières doivent être posées sur environ 100 m avant la ligne et 50 m après. La ligne de départ elle-même doit être indiquée par une banderole ou un portique (arche gonflable, etc.) traversant la chaussée avec l'inscription "départ". Une ligne blanche doit être tracée sur le sol au-dessous.

LIGNE D'ARRIVÉE

La ligne d'arrivée est constituée par une ligne de 4 cm de largeur, peinte en noir, sur une bande de couleur blanche, ayant une largeur de 72 cm, soit 34 cm de chaque côté de la ligne noire.

LISTE DES ENGAGÉS

L'organisateur doit préparer la liste des engagés en fonction des bulletins d'engagement envoyés par les équipes et en respectant le format défini par le Règlement UCI. Il attribue des numéros de dossards aux titulaires probables et remet cette liste au collègue des commissaires. Il doit également la mettre à la disposition de toute autre personne accréditée. Cependant, cette liste est provisoire. Les équipes peuvent encore effectuer des changements dans la composition de leur équipe.

LISTE DES PARTANTS

La liste des partants est la liste définitive. Elle est réalisée après la confirmation des partants et contient l'ensemble des coureurs participant à l'épreuve (*Point 4.3.1.3.*).

LOCAL OU CAMION ANTIDOPAGE

Pour les contrôles après compétition, l'organisateur doit mettre à disposition un local approprié. Il doit être aménagé à proximité de la ligne d'arrivée et être très clairement signalisé. L'accès doit en être gardé et réservé aux seules personnes accréditées et concernées par le contrôle antidopage. Le local doit contenir au moins trois pièces séparées, à savoir une salle d'attente pour environ 10 personnes, un bureau de travail pour l'inspecteur antidopage et le médecin ainsi qu'une salle d'eau où les contrôles proprement dits auront lieu.

M MAILLOTS DE LEADERS

En fonction de la classe de l'épreuve, l'organisateur peut attribuer entre quatre et six maillots de leader. Seuls quatre maillots de leader peuvent être attribués dans les épreuves de UCI WorldTour et des circuits continentaux des classes HC et 1 pour les hommes élites et les moins de 23 ans. Il y a un maximum de six maillots dans les autres épreuves. Le maillot de leader du classement général individuel au temps est obligatoire.

MÉDECIN OFFICIEL / MÉDECIN-CHEF

L'organisateur choisit un ou plusieurs médecins. Les soins médicaux pendant la course seront assurés exclusivement par le ou les médecins. Un médecin officiel ou médecin-chef, médecin du sport ou urgentiste, ayant l'expérience du cyclisme, sera le coordinateur général.

MOTO ARDOISIER

L'ardoisier inscrit les numéros de dossard des coureurs échappés et les écarts en temps entre les différents groupes. L'information est fournie par radio-tour ou par un chronométrage effectué directement par l'ardoisier.

MOTOS CAMERAMAN ET MOTO SON

À l'échelon course, il est admis trois motos caméras et une moto son. La circulation des motos doit se faire de façon à ne pas favoriser ou gêner la progression des coureurs. Il est interdit aux cameramen de filmer à partir d'une moto dans les 500 derniers mètres.

MOTO FRAÎCHEUR / DE RAVITAILLEMENT EN BOISSON

Cette moto est utile lors des grandes épreuves, permettant aux coureurs de se ravitailler sans attendre l'arrivée de leur véhicule d'équipe. Elle dispose d'un récipient avec des bidons d'eau.

MOTO INFORMATION

Il rapporte au speaker tous les mouvements constatés à un endroit donné de la course, la composition des échappées, la position de la course, les écarts entre les groupes, etc. Il circule sur une moto qu'il pilote lui-même.

MOTO MÉDECIN

Dans des courses ou étapes en montagne, il est utile de prévoir une moto médicalisée pour faciliter l'accès en cas de besoin.

MOTOS PHOTOGRAPHES

Les pilotes des motos photographes permettent aux photographes de prendre leurs photos tout en respectant la circulation à l'échelon course. Leur position à l'avant et à l'arrière de la course ainsi qu'en montagne est définie.

MOTOS RADIO-TV

Les reporters radio et télévision circulent sur une moto conduite par un pilote expérimenté. Il leur est interdit d'interviewer les coureurs pendant la course. L'interview des directeurs sportifs est permise jusqu'à 10 km de l'arrivée.

MOTO RÉGULATEUR

C'est un membre de l'organisation qui assure la gestion des véhicules circulant à l'échelon course.

O ORGANISATEUR

L'organisateur d'une épreuve cycliste est le responsable sur le plan administratif, financier et juridique. Il doit être licencié en tant qu'organisateur auprès de la fédération nationale du pays où se déroule son épreuve. L'organisateur est le seul et unique responsable de la qualité et de la sécurité de l'organisation et de toutes les installations.

P PANNEAUX DE SIGNALISATION / INDICATEURS

L'organisateur doit signaler, à une distance utile et à l'aide de panneaux indicateurs, tout obstacle qu'il peut raisonnablement connaître ou prévoir et qui représente un risque anormal pour la sécurité des coureurs et des suiveurs. En outre, l'organisateur doit signaler par des panneaux fixes le kilomètre zéro (le départ réel), le 50^e kilomètre et puis les derniers 25, 20, 10, 5, 4, 3 et 2 km.

PANNEAUX HECTOMÉTRIQUES

Les panneaux hectométriques 500 m, 300 m, 200 m, 150 m, 100 m, 50 m sont obligatoires pour signaler le nombre de mètres restant avant l'arrivée.

PARKINGS

Il faut un espace suffisant pour que tous les véhicules présents sur l'épreuve puissent se stationner, circuler et manœuvrer. La disposition des parkings doit être faite en fonction de la position des véhicules pendant la course : parking équipes, parking avant, parking arrière, parkings officiels, parking caravane.

PARTICIPATION

Les obligations et restrictions de participation (en fonction du type de l'épreuve, de sa classe, des catégories, etc.) que l'organisateur doit respecter sont définies à l'**ARTICLE 2.1.005** du Règlement UCI. Une épreuve inscrite au calendrier international doit garantir la participation d'au moins cinq équipes étrangères.

PASSAGE À NIVEAU

L'organisateur doit mentionner dans le guide technique les passages à niveau situés sur le parcours de l'épreuve. La traversée de passages à niveau fermés est strictement interdite. Un passage à niveau est considéré fermé dès lors que le feu rouge clignote.

PASSAGES DANGEREUX

Sont considérés comme passages dangereux : îlots directionnels, giratoires, rétrécissements de chaussée, ralentisseurs, véhicules mal garés, travaux, etc.

PERMANENCE (EN GÉNÉRAL)

La permanence est un secrétariat, ouvert environ deux heures avant l'épreuve et jusqu'à ce que les commissaires aient fini leur travail à l'arrivée. Un membre de l'organisation doit s'y trouver en continu. La permanence doit être équipée d'une ligne téléphonique, d'un fax, d'un ordinateur et d'un accès internet. C'est à la permanence que sont remis les dossards, plaques de cadre et numéros d'ordre des véhicules, ainsi que les accréditations pour les personnes et les véhicules à l'échelon course.

PERMANENCE À L'ARRIVÉE

La permanence à l'arrivée doit permettre notamment : la rédaction des différents communiqués de l'organisation, des commissaires et du service médical ; la rédaction des classements ; l'impression et la duplication des classements ; la transmission des résultats à l'UCI et à la fédération nationale.

PHOTO PHOTO-FINISH / PHOTO D'ARRIVÉE

La photo-finish est indispensable pour tous les événements de niveau international. Elle permet de départager les coureurs à l'arrivée et de calculer les écarts.

PLAN DE COMMUNICATION

L'organisateur doit définir un plan de communication pour le radio-tour. Qui communique avec qui sur quelle fréquence ? Qui écoute qui ? etc.

PLAN DES TROIS DERNIERS KILOMÈTRES ET PROFIL DES TROIS DERNIERS KILOMÈTRES

Dans le guide technique de l'épreuve, le plan ainsi que le profil des trois derniers kilomètres doivent être indiqués.

PLAQUE DE CADRE

Pour les épreuves d'une journée et les épreuves par étapes, une plaque de cadre par coureur est obligatoire. L'organisateur est responsable de la mise à disposition des plaques de cadre.

PLAQUE DE FONCTION

Il est recommandé à l'organisateur d'apposer sur le pare-brise avant et arrière (ou sur le pare-chocs avant et arrière) des véhicules clés de l'échelon course une plaque de fonction (p.ex. commissaire, médecin).

PODIUM PROTOCOLAIRE

L'organisateur doit prévoir un podium pour la cérémonie officielle. Le podium doit être suffisamment spacieux pour accueillir les coureurs, les officiels, les partenaires, les hôtesses et l'animateur. À l'arrière du podium ou à proximité immédiate, un espace d'attente doit permettre aux coureurs de se préparer avant la cérémonie.

POINTS DE CHRONOMÉTRAGE INTERMÉDIAIRE (CLM)

Lors des épreuves contre-la-montre, un chronométrage sera effectué à plusieurs endroits sur le parcours. Ces chronométrages doivent être répartis de façon à ce que les coureurs ainsi que les spectateurs soient informés continuellement du développement de l'épreuve (temps intermédiaires, avance/retard d'un coureur sur un autre, temps final).

POINT DES TROIS KILOMÈTRES AVANT L'ARRIVÉE (COURSES PAR ÉTAPES)

Le début des trois derniers kilomètres doit être signalé par un panneau indicateur. Entre le panneau des 3 km avant l'arrivée et l'arrivée, les incidents dûment notés par les commissaires (chute, problème technique, crevaison) et analysés après course peuvent faire l'objet d'une correction des classements.

POINT DE PASSAGE OBLIGATOIRE (PPO)

L'entrée sur la zone départ est matérialisée par un Point de Passage Obligatoire. C'est un point par lequel tous les véhicules de la course sont obligés de passer et à partir duquel ils sont ensuite orientés vers leurs parkings respectifs. Le PPO permet d'effectuer un filtrage entre les voitures accréditées autorisées à pénétrer sur la zone de départ et les autres véhicules.

PORTIQUE D'ARRIVÉE (voir banderole d'arrivée)

PRÉSENTATION DES COUREURS

S'il le souhaite, l'organisateur peut organiser une présentation des coureurs au public. Souvent, les deux opérations (présentation et signature) sont combinées.

PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES (PCC)

Lors des épreuves inscrites au calendrier international UCI, le président du collège des commissaires est un commissaire international désigné par l'UCI. Il a de multiples tâches à assumer avant, pendant et après l'épreuve. Il assure la direction sportive de l'épreuve en coordination avec l'organisateur. Il coordonne le collège des commissaires. Toute décision prise par le collège des commissaires doit être signée par le PCC, ou par celui à qui il a délégué son pouvoir.

PROFIL DE L'ÉPREUVE / DES ÉTAPES

Le profil de l'épreuve et de chaque étape doit obligatoirement figurer dans le guide technique de l'épreuve. Ce profil doit être réaliste, car il permet aux équipes et coureurs de préparer leur stratégie. Même pour les épreuves plates, une ligne droite doit montrer ce profil.

PROLOGUE

Les épreuves par étapes peuvent commencer par un prologue permettant de lancer la course. Un prologue est un contre-la-montre individuel de très courte distance. Il ne peut avoir lieu que le premier jour. Le prologue compte comme un jour de course, mais pas comme une étape. L'épreuve du lendemain sera considérée comme la première étape (*Titre 2, Chapitre VI*).

R RADIO-TOUR

La communication radio constitue l'élément indispensable et déterminant pour la réussite organisationnelle des courses cyclistes sur route. Radio-tour est la plate-forme qui permet un échange d'informations. En cyclisme sur route, radio-tour est synonyme d'information, d'équité et de sécurité.

RADIO ÉMETTEUR-RÉCEPTEUR

Les véhicules munis d'une radio émetteur-récepteur sont en mesure de recevoir des informations et de transmettre des informations sur la fréquence pour laquelle ils ont un émetteur-récepteur.

RADIO RÉCEPTEUR

Les véhicules munis d'une radio récepteur peuvent uniquement recevoir des informations.

RAMPE DE LANCEMENT

Pour l'épreuve contre-la-montre individuelle, l'organisateur est tenu de mettre en place une rampe de lancement (**ARTICLE 2.4.011**).

RÈGLEMENT PARTICULIER

L'organisateur doit rédiger le règlement particulier de son épreuve portant sur les éléments sportifs propres à l'épreuve. Le règlement particulier doit être repris dans le guide technique de l'épreuve.

RÉTRÉCISSEMENT (*voir drapeau jaune*)**S** **SALLE DE PRESSE**

Une salle de presse doit être disponible au site de départ dès la veille de l'épreuve. Elle sert à l'accréditation des journalistes et doit contenir des espaces de travail avec branchements électriques et liaisons internet.

SAS

En cas de peloton groupé, un sas peut être formé. Dans ce sas, et sur autorisation du régulateur, les voitures des invités et les motos photographes peuvent pénétrer.

SECTEUR NEUTRALISÉ / DÉFILÉ

Un secteur dit neutralisé permettra au président du collège des commissaires de vérifier le fonctionnement des radios de tous les véhicules équipés d'un émetteur, et de rappeler les consignes de sécurité.

SÉCURITÉ STATIQUE / SIGNALEURS

Constitués par la police, les forces de l'ordre et les bénévoles civils, ils indiquent aux coureurs le parcours à suivre. En outre, ils ont la mission essentielle de sécuriser l'épreuve en avertissant les autres usagers de l'imminence de l'arrivée de la course.

SIGNALEURS (*voir sécurité statique*)**SIGNATURE DE DÉPART**

Pour les courses en ligne, les coureurs doivent obligatoirement venir signer la feuille de départ. La signature de la feuille de départ prendra fin dix minutes avant l'heure du départ du lieu de rassemblement.

SPEAKER RADIO-TOUR

Le speaker radio-tour assure le service d'information mis à disposition par l'organisateur. Il répercute fidèlement les instructions du collège des commissaires sur les ondes. Il se peut que le speaker radio-tour circule à bord de la voiture du président du collège des commissaires, avec lequel il collabore étroitement. Les informations doivent être transmises en français ou en anglais et dans la langue du pays où se déroule l'épreuve.

SPRINT FINAL

Le sprint final est une situation cruciale de l'épreuve. Les commissaires doivent être vigilants et noter toute infraction dans le sprint final. Les véhicules et (ou) motos n'ayant aucune fonction primordiale dans le sprint final ne sont tolérés.

SPRINTS INTERMÉDIAIRES

Les sprints intermédiaires doivent être indiqués dans le guide technique ou le règlement spécifique de l'épreuve. Des bonifications peuvent être accordées lors des sprints intermédiaires. Celles-ci sont spécifiées dans le règlement de l'épreuve. Cependant, l'organisateur ne peut pas attribuer de bonifications pour sprints intermédiaires sans en prévoir à l'arrivée.

T **TUNNEL**

L'organisateur a la responsabilité d'éclairer convenablement les tunnels traversés par son épreuve dans le cas d'absence totale d'éclairage. La norme indique qu'il doit être possible de lire à l'œil nu la plaque minéralogique d'une voiture à 10 m ainsi qu'un véhicule d'une couleur foncée à 50 m (**ARTICLE 2.2.015**).

TRANSPONDEURS

Le transpondeur est un système d'identification de passage de ligne qui doit être utilisé afin d'obtenir un instantané de la course à un endroit précis. Il ne remplace pas la photo-finish qui est obligatoire. Les transpondeurs devront être fixés sur la bicyclette à une distance constante de la tangente de la roue avant. Ils ne pourront pas être portés par les athlètes.

U **UCI WORLDTOUR**

L'UCI WorldTour est une sélection d'épreuves sur route de haut niveau dont l'organisateur bénéficie d'une licence UCI WorldTour. Cette sélection regroupe les plus grandes courses par étapes ainsi que les classiques d'un jour les plus prestigieuses. Les équipes UCI ProTeams participeront à toutes les épreuves de ce calendrier. Il revient à l'UCI de délivrer la licence UCI WorldTour à une équipe après analyse de son niveau sportif. Cette licence est attribuée annuellement.

V **VÉHICULE BALAI / VÉHICULE FIN DE COURSE**

C'est le dernier véhicule du convoi au niveau sportif (souvent, un véhicule de la police est encore placé derrière le balai). Il prend en charge les coureurs ayant abandonné la course et leurs vélos, en récupérant également les dossards. Idéalement, un commissaire adjoint y prend place afin de noter les abandons et d'informer par radio la direction de course.

VÉHICULES D'ASSISTANCE NEUTRE (VAN) / VÉHICULE DE DÉPANNAGE NEUTRE

Les véhicules d'assistance neutre disposent de vélos et roues de rechange, permettant de dépanner tout coureur au cours de l'épreuve. Le président du collège des commissaires et les commissaires positionnent ces véhicules devant ou derrière les différents groupes de coureurs selon les circonstances. L'organisateur doit prévoir au moins trois voitures d'assistance neutre, ainsi que des motos en fonction de l'épreuve (montagne, routes étroites, etc.).

VÉHICULES INVITÉS

Les véhicules des invités transportent souvent des sponsors de l'épreuve et les invités de l'organisation. Il s'agit des véhicules de l'organisation qui permettent aux passagers de vivre la course "de l'intérieur". Ces véhicules doivent toujours laisser la priorité à ceux qui exercent une fonction au sein de la course. Ils doivent quitter l'échelon course à 10 km de l'arrivée pour rejoindre directement l'arrivée.

VÉRIFICATION DES LICENCES

Toute personne présente à l'échelon course doit être licenciée. Avant le départ, les commissaires doivent contrôler les différentes licences : coureurs, directeurs sportifs, pilotes, personnes accréditées.

VOITURE D'OUVERTURE DE COURSE

Ce véhicule annonce l'arrivée imminente de la course. Il a un usage préventif en matière de sécurité (message sonore, etc.) et il sert également à l'information du public (situation de course). Un ou plusieurs véhicules circulent parfois plusieurs kilomètres devant la tête de course à cette fin.

VOITURE MÉDECIN

La voiture du médecin suit immédiatement celle du directeur de course.

Z **ZONE DE CONTRÔLE DES VÉLOS**

Lors d'un contre-la-montre, chaque coureur doit se présenter pour un contrôle de sa bicyclette au plus tard 15 minutes avant son heure de départ. Une zone de contrôle des bicyclettes couverte et équipée d'un gabarit doit être aménagée à cet effet.

Lors des épreuves junior, une zone de contrôle doit être aménagée pour que les commissaires puissent effectuer le contrôle des développements.

ZONE DE DÉCÉLÉRATION

Sur la chaussée d'arrivée, des barrières sont installées au minimum 300 m avant la ligne d'arrivée et 100 m après pour protéger la zone de décélération. Cet espace est nécessaire pour que les coureurs aient suffisamment d'espace pour ralentir après le sprint final.

ZONE DE DÉPART / ARRIVÉE

Les zones de départs et d'arrivées sont des lieux clés dans l'organisation d'une épreuve cycliste. Le bon déroulement d'une course dépend de l'arrangement matériel et technique de ces zones. Le site d'arrivée doit répondre à des impératifs sécuritaires et structurels encore plus précis que le site de départ.

ZONE DES PHOTOGRAPHES À L'ARRIVÉE

Un espace doit être réservé aux photographes accrédités juste derrière la ligne d'arrivée. La distance minimum est de 15 m de la ligne d'arrivée. Cette distance pourra toutefois être allongée en fonction des circonstances de course. Elle doit être de 30 à 40 m en cas de sprint massif. Si l'épreuve est télévisée, la ligne des photographes se situe impérativement après la caméra fixe d'arrivée. Une ligne doit être tracée au sol pour indiquer cet espace. Les photographes peuvent utiliser au maximum 40 % de la chaussée d'arrivée.

ZONE DE RAVITAILLEMENT

Dans les épreuves ou étapes dont la distance ne dépasse pas 150 km, il est conseillé de procéder uniquement au ravitaillement à partir de la voiture de l'équipe, par musette ou par bidon. Dans les épreuves ou étapes dépassant 150 km, les organisateurs doivent prévoir des zones réservées au ravitaillement. Les zones de ravitaillement doivent être signalées. Elles doivent être suffisamment longues pour permettre un bon déroulement des opérations.

ZONE MIXTE

L'organisateur peut mettre en place une "zone mixte média" dans la zone d'arrivée. Cette zone est réservée aux médias des différents pays (presse écrite, radio, TV) et permet de canaliser la demande en interviews. Des boxes, installés dans un ordre de priorité, seront attribués aux médias accrédités. Les coureurs passent d'un box à l'autre (soit immédiatement après avoir franchi la ligne, soit après la cérémonie officielle) et peuvent donner des interviews.

ZONE VERTE / ZONE DE DÉCHETS

Il est conseillé à l'organisateur de placer la zone de ravitaillement dans des endroits adéquats, accessibles, facilement nettoyables et restaurables, et de récolter les déchets (grosses bennes, etc.) après le passage des coureurs. Pour les épreuves WorldTour, les organisateurs doivent mettre en place une zone de déchets avant et après la zone de ravitaillement ainsi qu'à 20 km de l'arrivée.