



UNION  
CYCLISTE  
INTERNATIONALE



**ÉPREUVES MOUNTAIN BIKE**  
**GUIDE DE FORMATION COMMISSAIRES**  
**2017-2018**

MISE À JOUR OCTOBRE2017



## SOMMAIRE

---

ABRÉVIATIONS	4
<b>CHAPITRE 1    LES STRUCTURES</b>	<b>5</b>
1.1. STRUCTURE DE L'UCI	6
1.2. FÉDÉRATION NATIONALES	13
1.3. CONFÉDÉRATION CONTINENTALES	14
<b>CHAPITRE 2    LE COMMISSAIRE</b>	<b>15</b>
2.1. IMPORTANCE DES COMMISSAIRES	16
2.2. FORMATION DES COMMISSAIRES	20
2.3. SPÉCIALISATION DES COMMISSAIRES	22
2.4. CARRIÈRE DES COMMISSAIRES INTERNATIONAUX	24
2.5. OUTILS DE L'UCI POUR LES COMMISSAIRES	25
2.6. CODE DE DÉONTOLOGIE	28
<b>CHAPITRE 3    RÈGLEMENT</b>	<b>30</b>
3.1. RÈGLEMENT UCI	31
3.2. RÈGLEMENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE	36
3.3. RÈGLEMENT PARTICULIER	37
<b>CHAPITRE 4    ÉPREUVES CYCLISTES MTB</b>	<b>39</b>
4.1. AVANT LA COURSE - PRÉPARATION DE LA COURSE	40
4.2. PENDANT LA COURSE I - RÉUNIONS ET RÉPARTITION DES TÂCHES	52
4.3. PENDANT LA COURSE II - TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF	93
4.4. L'ARRIVÉE	142
4.5. CARACTÉRISTIQUES	146
4.6. INCIDENTS DE COURSE	163
4.7. PROTOCOLE RADIO	169
4.8. LES MÉDIAS ET LA PRESSE	170
<b>CHAPITRE 5    L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE, LE MATÉRIEL ET LE MATÉRIEL D'IDENTIFICATION</b>	<b>173</b>
5.1. LES PRINCIPES	174
5.2. LA CONFORMITÉ DE L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE	175
5.3. LA CONFORMITÉ DU MATÉRIEL	181
5.4. LES NUMÉROS D'IDENTIFICATION	182

<b>CHAPITRE 6 APRÈS LA COURSE</b>	<b>185</b>
<b>6.1. LA CÉRÉMONIE PROTOCOLAIRE (LE PODIUM)</b>	186
<b>6.2. LES DERNIÈRES TÂCHES ADMINISTRATIVES ET RÉUNIONS</b>	187
<b>6.3. LE RAPPORT DE COURSE</b>	190
<b>CHAPITRE 7 ANTIDOPAGE</b>	<b>192</b>
<b>CHAPITRE 8 ENVIRONNEMENT</b>	<b>196</b>
<b>8.1. PRÉPARATION DE L'ÉVÈNEMENT</b>	197
<b>8.2. PENDANT L'ÉVÈNEMENT</b>	198
<b>CHAPITRE 9 MANAGEMENT ET COMPÉTENCES RELATIONNELLES</b>	<b>200</b>
<b>9.1. LES TROIS GRANDS AXES</b>	201
<b>9.2. PRISES DE PAROLE ET INTERVENTIONS DU COMMISSAIRE</b>	205
<b>9.3. RÉPONDRE À UNE INTERVIEW</b>	207
<b>9.4. MANAGEMENT DE L'ÉQUIPE DES COMMISSAIRES</b>	208
<b>CHAPITRE 10 GLOSSAIRE</b>	<b>210</b>

# ABRÉVIATIONS

<b>XC</b>	Cross-country
<b>XCO</b>	Cross-country Olympic
<b>XCM</b>	Cross-country marathon
<b>XCP</b>	Cross-country point-to-point (ou : point to point)
<b>XCC</b>	Cross-country short circuit (ou : Short Track)
<b>XCE</b>	Cross-country eliminator
<b>XCT</b>	Cross-country time trial (ou : Time Trial)
<b>XCR</b>	Cross-country team relay (ou : Team Relay)
<b>XCS</b>	Cross-country stage race (ou : Stage races)
<b>DH</b>	Downhill
<b>DHI</b>	Downhill Individual
<b>DHM</b>	Downhill Marathon
<b>4X</b>	Four Cross
<b>END</b>	Enduro
<b>JA</b>	Juge à l'arrivée
<b>PCC</b>	Président du collège des Commissaires
<b>CC</b>	Collège des Commissaires
<b>DT</b>	Délégué technique
<b>FN</b>	Fédération nationale
<b>APCP</b>	Assistant du président du collège des Commissaires
<b>F/TA ZONE</b>	Zone de ravitaillement / d'assistance technique
<b>DNS</b>	Did not start / n'a pas pris le départ
<b>DNF</b>	Did not finish / n'a pas terminé
<b>ACD</b>	Agent de Contrôle du Dopage
<b>DSQ</b>	Disqualified/disqualifié

# CHAPITRE 1

## LES STRUCTURES



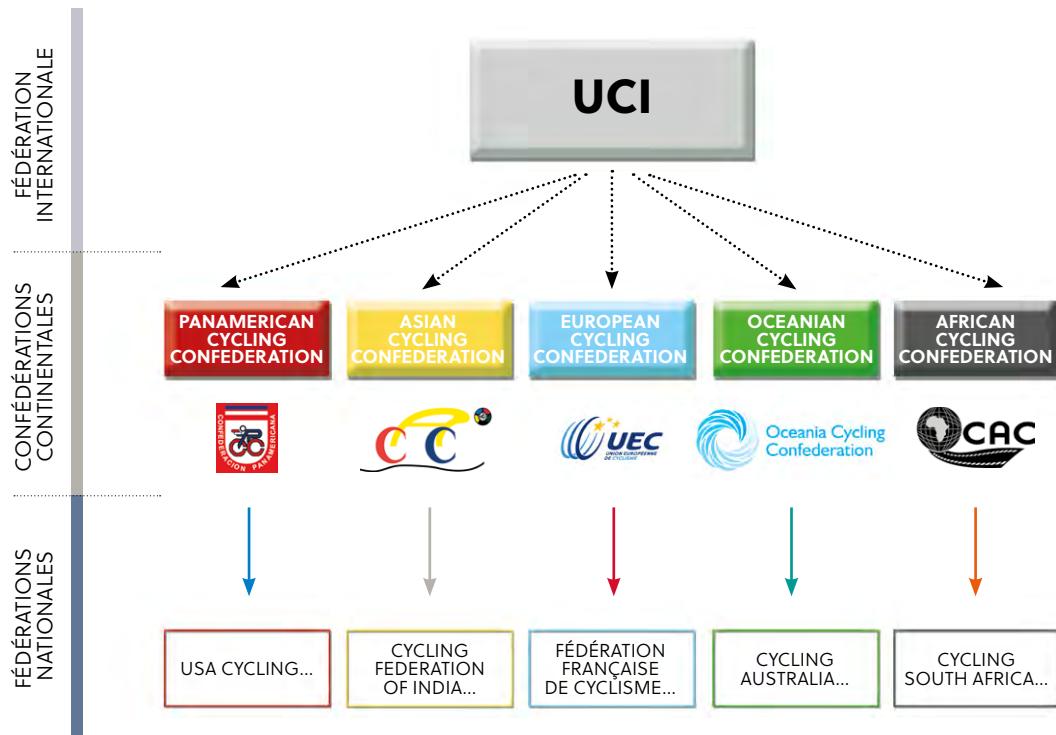


Schéma. Structures du niveau international au niveau national

## 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 l'UCI dans l'exercice de leurs fonctions.

L'Union Cycliste Internationale (UCI) est la fédération internationale du cyclisme reconnue par le Comité International Olympique. Crée 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, mountain bike, cyclo-cross, BMX, trial, cyclisme en salle et paracyclisme) sur les cinq continents.

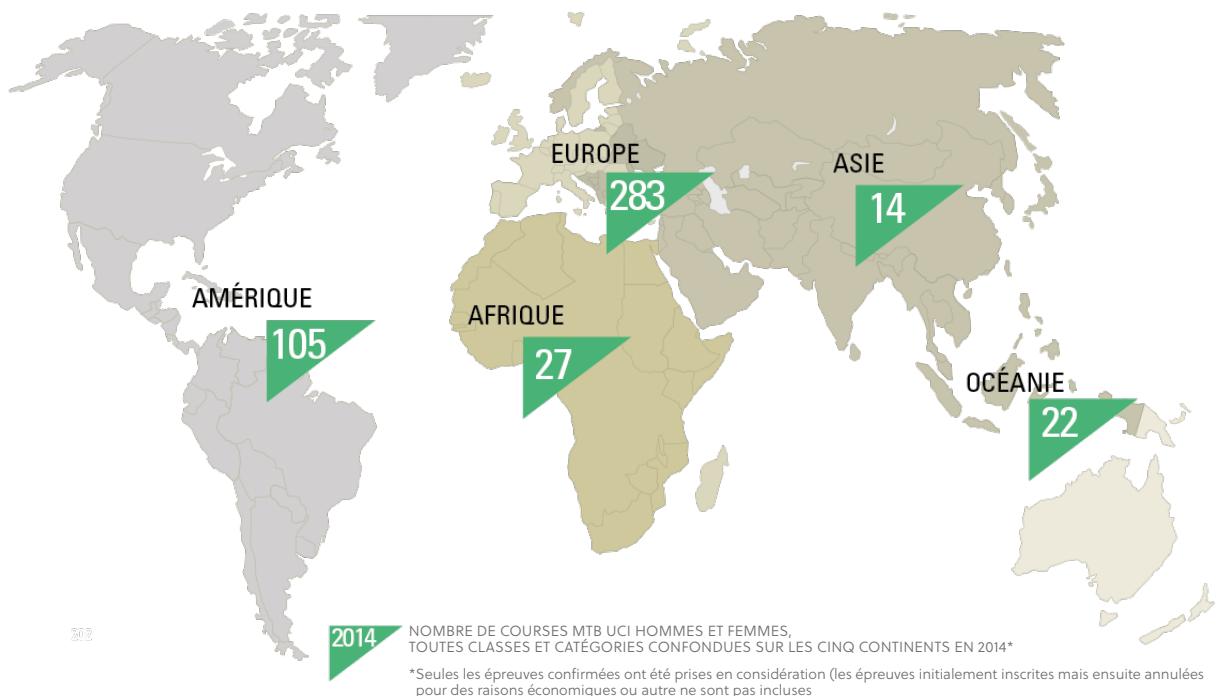


SCHÉMA. Nombre de courses MTB UCI Hommes et Femmes, toutes classes et catégories confondues sur les cinq continents en 2014

La mission de l'UCI consiste à développer et promouvoir le cyclisme, en étroite collaboration avec les Fédérations Nationales, 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 Fédérations Nationales 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 propriété 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,
- développe les disciplines du cyclisme à l'échelon mondial,
- 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 de cyclisme, admises par le congrès comme étant l'organisation représentant l'ensemble du cyclisme dans le pays de la Fédération Nationale.
- 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 utilisés sans son autorisation.



## TRIBUNAL COMPÉTENT (STATUTS, CHAPITRE XIII À 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

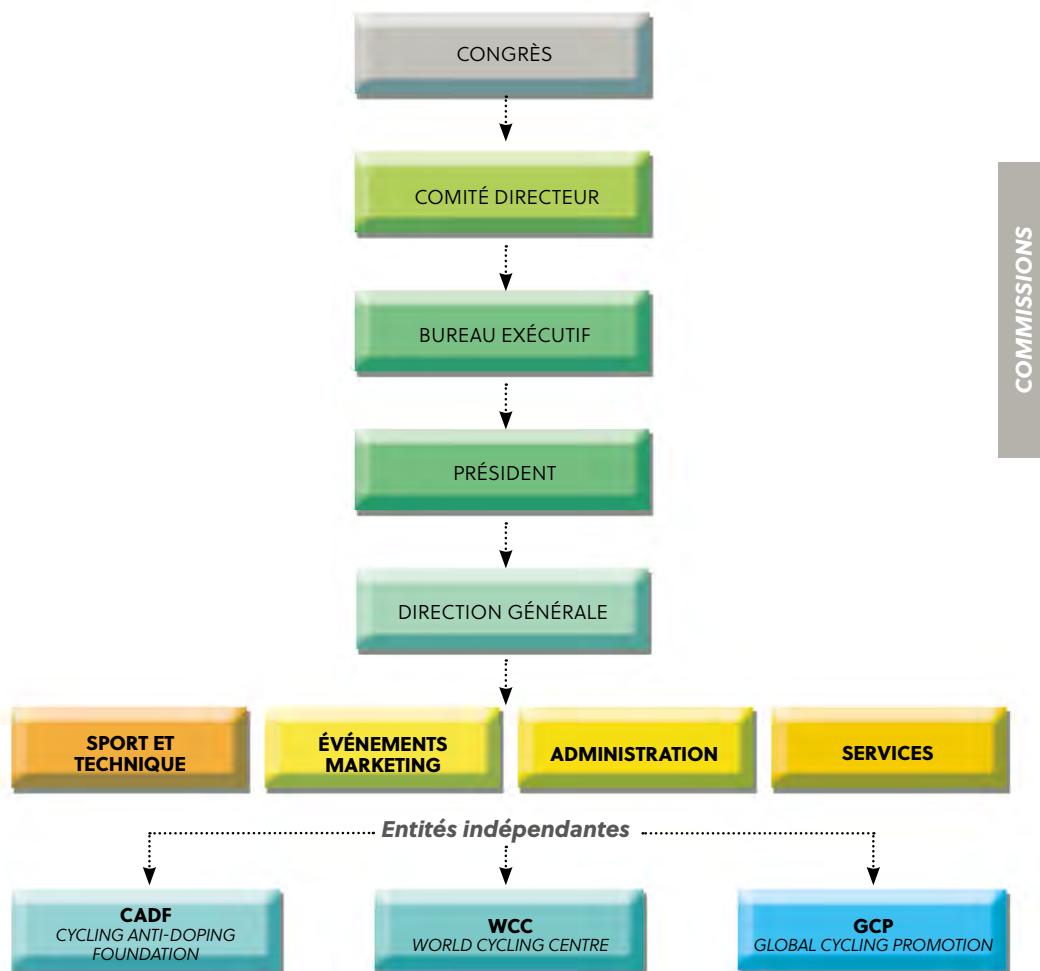


SCHÉMA. Organisation générale de l'UCI

### 1.1.3.

#### LES ORGANES PRINCIPAUX



- C'est l'**assemblée d'instance suprême de contrôle de l'UCI**.
- 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.



- 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, en intervenant de manière souple et rapide.
- 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.



- 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****LE PRÉSIDENT**

- 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.

**LE DIRECTEUR GÉNÉRAL**

- Il est nommé sur une base contractuelle. Il assiste le Président dans le cadre de l'administration de l'UCI. Il est chargé de rédiger 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 supervise la production et la distribution des publications de l'UCI.

**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.

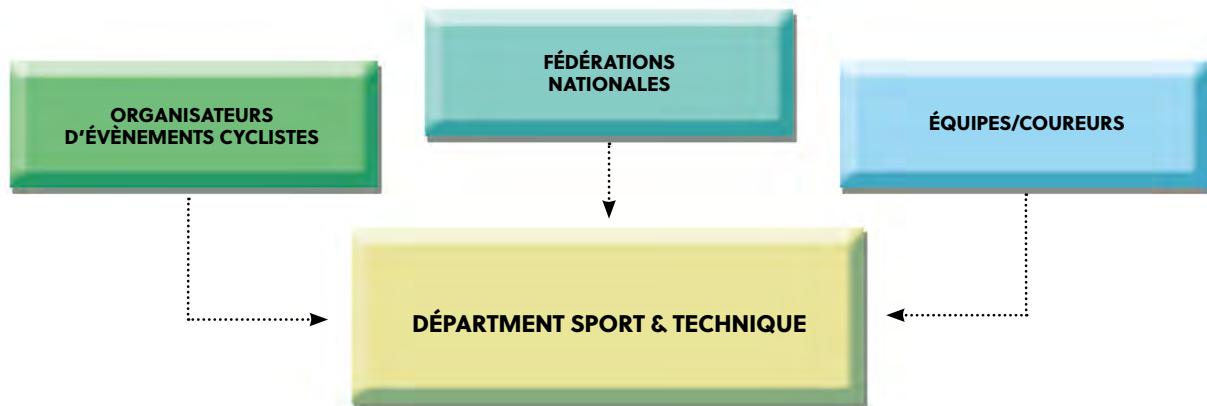


SCHÉMA. Rôle du Département Sport et Technique à l'UCI

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 **réglementaire**, avec la mise en adéquation des règlements sportifs avec l'évolution du sport cycliste,
- au niveau **arbitrage**, avec la formation des Commissaires Nationaux Élite 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.

### 1.1.6.

#### LES COMMISSIONS UCI

Le Comité Directeur établit les commissions et désigne leurs membres. Les 21 commissions régissant tous les aspects du sport cycliste sont les suivantes :

ÉTAT AU 12/10/2017

<b>1. COMMISSION ROUTE</b>	<b>12. COMMISSION FEMMES</b>
<b>2. COMMISSION PISTE</b>	<b>13. COMMISSION MÉDICALE</b>
<b>3. COMMISSION MOUNTAIN BIKE</b>	<b>14. COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL ET DES FÉDÉRATION NATIONALES</b>
<b>4. COMMISSION CYCLO-CROSS</b>	<b>15. COMMISSION MATÉRIEL</b>
<b>5. COMMISSION BMX</b>	<b>16. CONSEIL DU CYCLISME PROFESSIONNEL</b>
<b>6. COMMISSION TRIAL</b>	<b>17. COMMISSION DE RÉMUNÉRATION</b>
<b>7. COMMISSION PARACYCLISME</b>	<b>18. COMMISSION DES ATHLÈTES</b>
<b>8. COMMISSION CYCLISME EN SALLE</b>	<b>19. COMMISSION COMMISSAIRES</b>
<b>9. COMMISSION ÉVÉNEMENTS DE MASSE</b>	<b>20. COMITÉ D'AUDIT</b>
<b>10. COMMISSION ADVOCACY</b>	<b>21. COMMISSION DES COMPÉTITIONS ROUTE</b>
<b>11. COMMISSION CAD ANTIDOPAGE</b>	



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Dresser la liste des missions principales de l'UCI et de ses valeurs.
- Expliquer comment le Règlement UCI doit être intégré dans le règlement de la Fédération Nationale.
- Nommer les deux langues officielles de l'UCI.
- Indiquer où se situe le siège de l'UCI.
- Expliquer qui a la responsabilité de former et de désigner les Commissaires.
- Décrire 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.

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

Néanmoins, les Fédérations Nationales 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

Toute 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.

### LES 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, qui peut d'ailleurs déléguer cette compétence.

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

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire l'organisation et le fonctionnement de la Fédération Nationale de leur pays.
- Expliquer comment les Commissaires de leur pays sont formés et nommés.
- Décrire la structure du service administratif chargé de gérer l'aspect technique du sport, ainsi que la formation et nomination des Commissaires Nationaux de leur pays.
- Dresser la liste du personnel du service administratif de la Fédération Nationale de leur pays chargé de gérer l'aspect technique du sport, ainsi que la formation et nomination des Commissaires Nationaux.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire l'organisation et le fonctionnement de l'UCI.
- Décrire l'organisation générale de l'UCI.
- Expliquer les devoirs du Comité Directeur et ceux des principaux organes de l'UCI.
- Dresser la liste du personnel de l'UCI chargé des questions concernant les Commissaires et fournir des détails à propos du personnel chargé de la gestion des disciplines dans lesquelles ils interviennent.

## 1.3. LES CONFÉDÉRATIONS CONTINENTALES

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. (**STATUTS, CHAPITRE III – ARTICLES 23 TO 26**)



Les 5 confédérations continentales sont :

**AFRIQUE**



**AMÉRIQUE**



**ASIE**



**EUROPE**



**OCÉANIE**



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.

Les confédérations continentales établissent le règlement portant sur l'organisation des activités cyclistes se déroulant sur leur continent.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Dresser la liste des confédérations continentales.
- Décrire les diverses problématiques liées au calendrier des épreuves continentales.



## CHAPITRE 2

### LES COMMISSAIRES

MOUNTAIN E  
WORLD CHAMPIONSHIP

SAALFELDEN I LEOGA

## 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,
- la discipline ou la classe de l'épreuve dans laquelle il officie,
- divers autres paramètres.

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 du chronométreur](#) et [guide de production TV](#) et [guide des Commissaires MTB](#)), 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 MTB est composé de l'ensemble des Commissaires désignés par l'UCI et par la Fédération Nationale du pays dans lequel se déroule l'épreuve.

**ARTICLE 1.2.116 DU RÈGLEMENT UCI** en vigueur depuis le 30.01.2017

Le collège des Commissaires est composé des membres suivants :

PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable de la direction sportive de l'épreuve.</li> <li>• 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.</li> <li>• Animateur et coordinateur du reste de l'équipe des Commissaires.</li> <li>• Responsable de l'envoi des résultats via Data Ride</li> </ul>
COMMISSAIRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuent les tâches de contrôle pour tout ce qui peut influencer le résultat sportif, avant, pendant et après l'épreuve.</li> <li>• 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.</li> </ul>
JUGE À L'ARRIVÉE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Son rôle est d'établir les résultats intermédiaires et finaux.</li> <li>• Responsable de la validation de tous les résultats avant leur communication.</li> </ul>
SECRÉTAIRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable de toutes les opérations administratives (enregistrement des coureurs, préparation des listes de départ) et de la transmission des résultats à Infostrada Sports.</li> <li>• Assiste le juge à l'arrivée et le prestataire-chronométreur afin de veiller à ce que les résultats finaux soient corrects et communiqués aux médias.</li> </ul>
CHRONOMÉTREURS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendant la course, ils calculent les moyennes horaires, mesurent les neutralisations de course.</li> <li>• À l'arrivée, et en collaboration avec le prestataire-chronométreur, ils affectent les temps, valident les additions de temps et les classements généraux, tenant compte des bonifications et pénalités.</li> </ul>

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.

Le PCC utilise les techniques de management professionnel (abordées au [chapitre 9](#)). Le PCC est lui-même un chef d'équipe qui se doit de 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 :

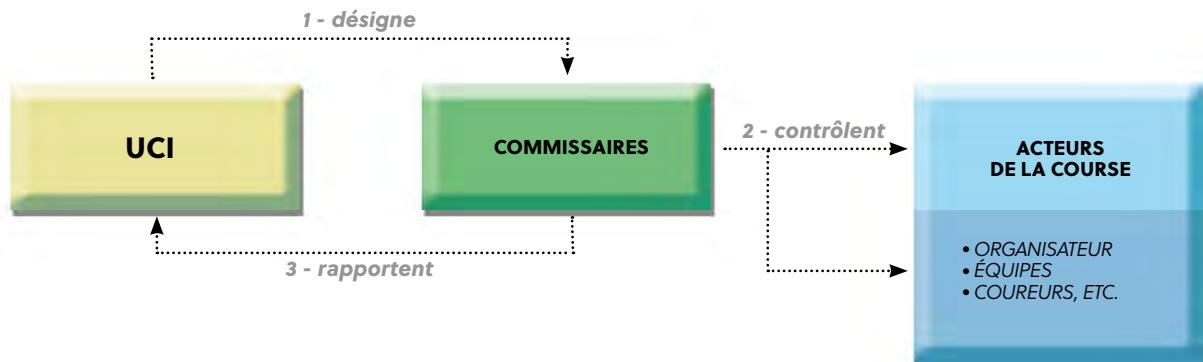


SCHÉMA. Rôle charnière des Commissaires entre l'UCI et les acteurs de la course

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 déviera pas de l'application des règles et standards de l'UCI.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

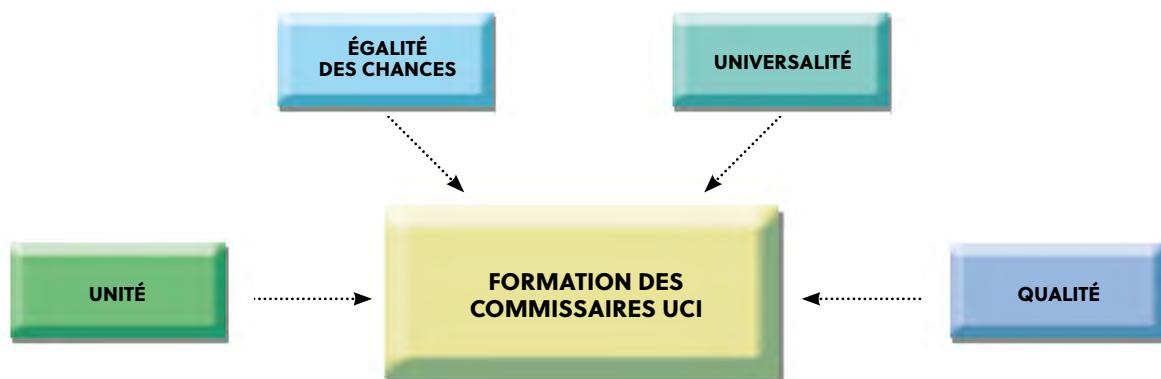
- Expliquer l'importance de la fonction de Commissaire à un tiers.
- Expliquer ce que les acteurs du cyclisme attendent du Commissaire UCI.
- Décrire la position de manager du président du collège des Commissaires.
- Expliquer les attentes vis-à-vis du Commissaire en tant que représentant de l'UCI.

## 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.

Des stages de formation pour les Commissaires UCI sont organisés régulièrement. Ils se conforment aux principes suivants :



*Diagrams. Principes de formation des Commissaires*

- |                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;">UNITÉ</div>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniformisation de la formation des Commissaires Nationaux Élite et internationaux sous le contrôle de l'UCI.</li> </ul>                |
| <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;">UNIVERSALITÉ</div>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation des Commissaires Nationaux Élite mise sur pied par l'UCI, son contenu correspondant aux standards internationaux.</li> </ul> |
| <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;">ÉGALITÉ<br/>DES CHANCES</div> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Examens standardisés partout dans le monde.</li> </ul>                                                                                 |
| <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;">QUALITÉ</div>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle continu du niveau des Commissaires par le biais d'une évaluation régulière.</li> </ul>                                        |

## 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<sup>er</sup> janvier 2012, cette nouvelle formation a été introduite, avec les spécifications suivantes :

- La qualification des Commissaires Nationaux Élite est établie pour la Route, le Mountain Bike et le BMX.
- 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 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 Élite 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 Fédération Nationale 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.

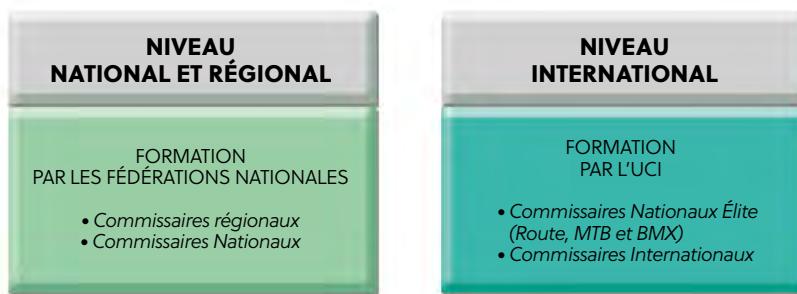


SCHÉMA. Formation des Commissaires aux niveaux régional, national et international

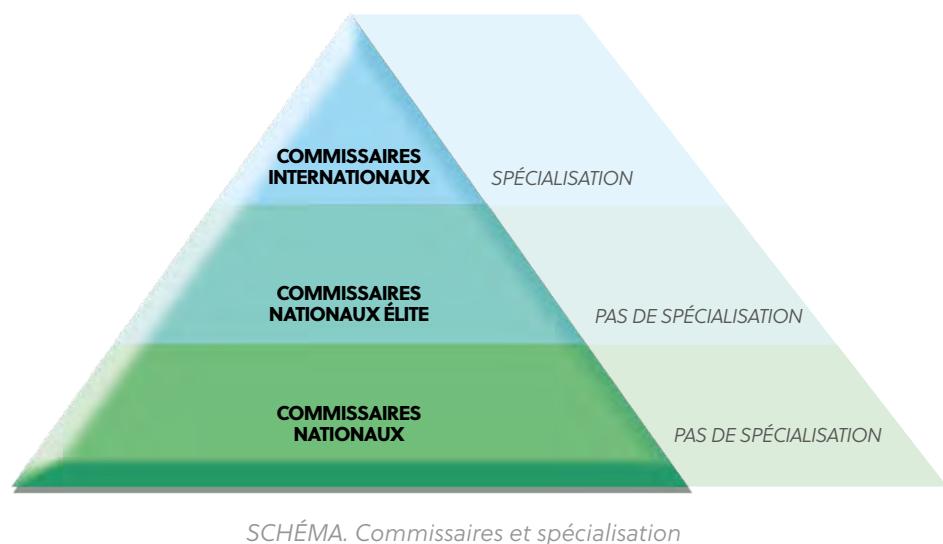
## 2.3. SPÉCIALISATION DES COMMISSAIRES

En janvier **2014** est entrée en vigueur la spécialisation des Commissaires. 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 agents de contrôle du dopage. 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.



### 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.

	CHOIX	OPTION 1	OPTION 2
COMMISSAIRE NATIONAL ELITE ROUTE	2 ans → <b>ROUTE</b>	→ <b>PISTE</b>	<b>PARACYCLISME</b>
COMMISSAIRE NATIONAL ELITE MTB	2 ans → <b>MTB</b>	→ <b>CYCLO-CROSS*</b>	
COMMISSAIRE NATIONAL ELITE BMX	2 ans → <b>BMX</b>		
COMMISSAIRE NATIONAL	2 ans → <b>TRAIL</b>		
COMMISSAIRE NATIONAL	2 ans → <b>INDOOR</b>		

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 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 :

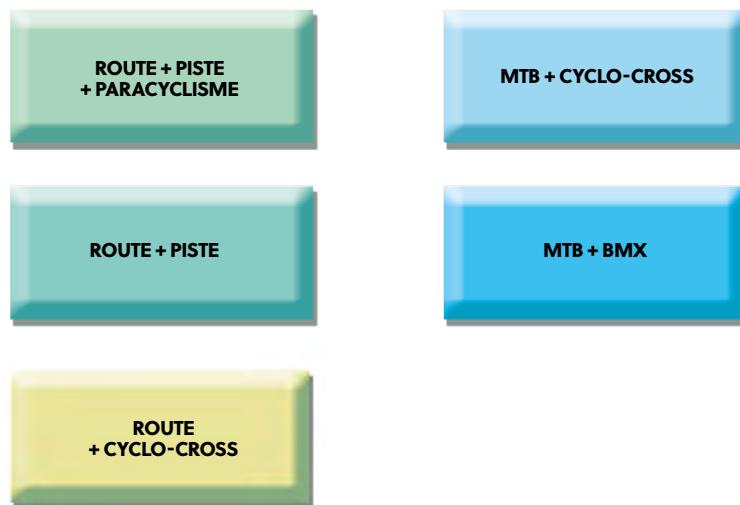


SCHÉMA. Spécialisation des Commissaires et combinaisons des disciplines possibles

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



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer leurs motivations à devenir Commissaire national Élite ou Commissaire International.
- Identifier les différents niveaux qu'ils doivent satisfaire afin de devenir Commissaire UCI.
- Décrire le cadre réglementaire au sein duquel ils doivent évoluer.
- Identifier les divers niveaux de qualification nécessaires pour officier aux épreuves inscrites aux calendriers des différentes Fédérations Nationales et à celui de l'UCI.
- Donner la définition de Commissaire national Élite : formation, responsabilité, désignation.
- Décrire l'accès à la formation de Commissaire International.
- Expliquer 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. Il peut :

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

Au sein de sa Fédération Nationale, son expérience pourra lui permettre de participer

- aux plans de formation des Commissaires Nationaux et régionaux,
- aux instances disciplinaires.

Toutefois un certain nombre d'activités sont incompatibles avec la fonction de Commissaire, telles que ([ARTICLE 1.1.62 ET 1.1.063](#)) :

- participer en tant 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 Fédération Nationale ou d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI,
- exercer la fonction de Président ou Vice-président au sein d'une Fédération Nationale ou d'une confédération continentale,
- être membre du Comité Directeur de l'UCI,
- être membre du personnel de l'UCI.



L'âge limite pour officier en tant que Commissaire International UCI est de 70 ans ([ARTICLE 1.1.064](#)).

Il est essentiel également de reconnaître qu'à tous les niveaux – y compris élite ou international – les Commissaires ne pourront progresser qu'en s'engageant à se perfectionner tout au long de leur carrière. Cela implique de s'appuyer sur ses expériences et d'améliorer ses compétences. Le développement professionnel continu est une partie intégrante des devoirs de tout Commissaire.

Il est du devoir des Commissaires expérimentés d'être des modèles pour les jeunes Commissaires – internationaux ou élite – et de les aider à améliorer leurs compétences.

## 2.5. OUTILS DE L'UCI POUR LES COMMISSAIRES

---

Le Commissaire International doit se familiariser avec les outils suivants utilisés par l'UCI :

- la diffusion de consignes par courrier électronique,
- le site internet [www.uci.ch](http://www.uci.ch),
- l'Extranet des Commissaires,
- le service de résultats et classements UCI,
- la plateforme UCI Data Ride.

### INFORMATIONS PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le Coordinateur Commissaires UCI, de même que les coordinateurs des différentes activités et disciplines, communiquent aux Commissaires Internationaux, 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 Élite, 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 ou athlètes. Si nécessaire, ces derniers sont informés par d'autres services de l'UCI.

Il est de la responsabilité des Commissaires Internationaux 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 des Commissaires).

### SITE INTERNET DE L'UCI

Le site internet [www.uci.ch](http://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'utilisent comme suit :

- **Calendrier** : vérifier le nom, la date, la classe, la catégorie et le lieu d'une épreuve, et cliquer sur le lien pour atteindre son site internet.
- **Équipes** : prendre connaissance de la 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://site-internet.uci).
- **Pour vérifier les résultats des épreuves et les classements UCI**. Cette vérification est nécessaire pour déterminer l'ordre de départ de certains types de courses et aussi établir si un coureur devrait ou non porter un maillot de champion.
- **Accéder au 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 d'accéder à des informations spécifiques. Une plateforme extranet existe pour les Commissaires Internationaux. 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,
- envoyés sur la plateforme Data Ride en utilisant le formulaire approprié (généralement, ceci est effectué dans les deux heures après la fin de l'épreuve en question).



.....

- **Résultat de la course**, à l'issue de chaque épreuve - établi par le prestataire de chronométrage des épreuves

Ex. : Le résultat de l'épreuve de Hafjell de la Coupe du Monde XC 2013

Vainqueur - Jaroslav Kulhavy (Specialized Racing) en 1h36'19



.....

- **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 après l'épreuve de Hafjell de la Coupe du Monde XC 2013

Leader - Nino Schurter (Scott-Swisspower MTB Team) avec 2 075 points

SCHÉMA. Clarification de la distinction entre résultat et classement

Actuellement, le [service de résultats et classements](#) géré par la plateforme **UCI Data Ride**.

The screenshot shows the UCI Data Ride homepage with the following details:

- Header:** UCI UNION CYCLISTE INTERNATIONALE, English, Français, Contact, Search, social media icons.
- Navigation:** News, Clean Sport, Development, Host a UCI event, Cycling for All, Women's, Inside UCI, World Cycling Centre.
- Sub-navigation:** ROAD, TRACK, MOUNTAIN BIKE (highlighted), CYCLO-CROSS, BMX, TRIALS, INDOOR, PARA, EVENTS.
- Ranking Section:**
  - Ranking - Mountain Bike 2016**
  - Men • Elite • UCI Ranking • Cross Country
  - Date: 11: 21 Jun 2016
  - Export to Excel
  - Filter: select season, select date
  - Sort: Individual, Nation

Rank	Name	Nation	Age*	Points
1 (1)	Nino SCHURTER	Switzerland	30	2300
2 (2)	Julien ABSALON	France	36	2137
3 (3)	Maxime MAROTTE	France	30	1871
4 (4)	Manuel FUMIC	Germany	34	1187
5 (10)	Florian VOGEL	Switzerland	34	1179
6 (6)	Marco Aurelio FONTANA	Italy	32	1152
7 (7)	Mathias FLÜCKIGER	Switzerland	28	1149
8 (11)	Victor KORETZKY	France	22	1133
9 (5)	Fabian GIGER	Switzerland	29	1132
10 (8)	Catriel Andres SOTO	Argentina	29	1129
11 (12)	Carlos COLOMA NICOLAS	Spain	35	1061
12 (13)	Daniel MCCONNELL	Australia	31	1061
13 (9)	Jaroslav KULHAVY	Czech Republic	31	1056
14 (16)	Ondrej CINK	Czech Republic	26	1044
15 (14)	Matthias STIRNEMANN	Switzerland	25	1034

- 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** sur Data Ride au plus tard dans les deux heures après la fin de l'épreuve au moyen du formulaire Event Results disponible sur l'Extranet des Commissaires.
- Les **résultats** des épreuves UCI sont ainsi publiés immédiatement après la course avec tous les détails (classements annexes, vitesse moyenne, etc.).
- Les Commissaires peuvent télécharger les classements depuis le site internet de l'UCI et les exporter au format Excel.
- Les Commissaires recevront les accès pour se connecter à la plateforme UCI Data Ride.

La majorité de ces informations sont visibles sur le site public de l'UCI. Elles sont organisées dans une base de données et peuvent être facilement exportées sous forme de tableau pour ensuite appliquer des tris, filtres et recherches.



### Exemple : Préparer l'ordre de départ d'une épreuve internationale XCO selon le dernier classement UCI publié.

#### ÉPREUVES INTERNATIONALES XCO UCI

L'ordre de départ est déterminé de la façon suivante : épreuves XCO (autres que les épreuves des Championnats du Monde et de la Coupe du Monde)

1. Selon le dernier classement individuel XCO UCI publié.
2. Les coureurs non-classés : par tirage au sort.

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



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer l'accès, le contenu, et l'utilisation des quatre outils mis à disposition par l'UCI et :
  - Expliquer comment utiliser le courrier électronique pour diffuser des consignes.
  - Décrire le site internet [www.uci.ch](http://www.uci.ch).
  - Expliquer à quoi sert l'Extranet des Commissaires Internationaux.
  - Décrire le fonctionnement du service de résultats et classements UCI.

## 2.6. CODE DE DÉONTOLOGIE

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 offre un certain nombre de conseils sur le comportement.



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'organisateurs 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 Commissaire International 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 préjugeant.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Exprimer une philosophie quant à la fonction de Commissaire et évoquer leur raison de vouloir être Commissaire.
- Revoir leurs objectifs vis-à-vis de leur rôle de Commissaire.
- Énoncer le but fondamental de l'arbitrage sportif.
- Dresser la liste des éléments essentiels à un arbitrage sportif efficace.
- Identifier les principes essentiels du Code de Déontologie.
- Énoncer les rôles et responsabilités du Commissaire.
- Expliquer le rôle du collège des Commissaires.
- Décrire les rôles des membres du collège des Commissaires lors d'épreuves MTB.
- Expliquer notamment les responsabilités du président du collège des Commissaires.
- Expliquer quelles sont les tâches et les compétences du collège des Commissaires.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les importants aspects liés au rôle de Commissaire, tels que la compétence, la sécurité, la diplomatie, l'assurance qualité, l'esprit d'équipe, la passion, etc.
- Parler de l'importance de la formation des Commissaires par rapport à la standardisation des procédures et de la qualité ainsi que de leur progression et de leurs devoirs.
- Donner des détails des responsabilités des Commissaires avant, pendant et après une épreuve.
- Expliquer les responsabilités du secrétaire effectuant des procédures administratives.



## CHAPITRE 3

### RÈGLEMENT

### 3.1. RÈGLEMENT 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 RÈGLEMENTAIRE DES PRATIQUES SPORTIVES

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 :

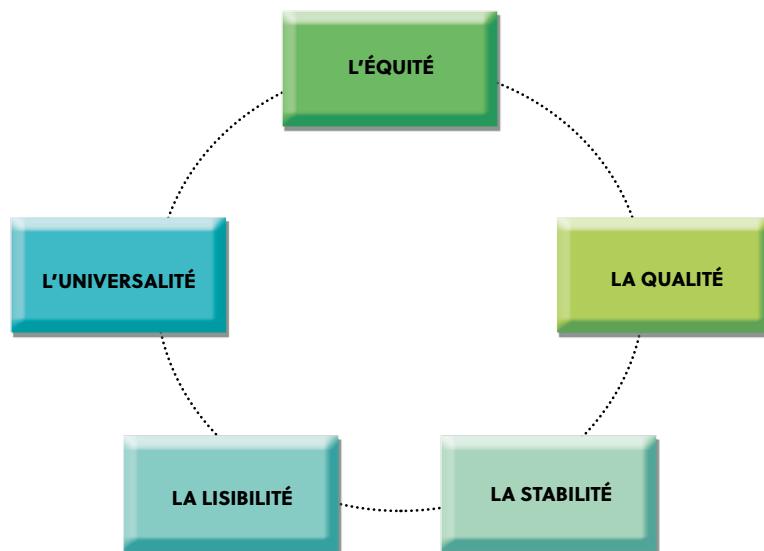


SCHÉMA. Les apports d'un cadre réglementaire

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.

Afin d'assurer le déroulement correct d'une épreuve de MTB, un cadre réglementaire respecté par tous et garantissant un certain niveau de qualité, stabilité, visibilité et universalité est exigé. Ce cadre réglementaire doit également protéger les valeurs du sport et préserver l'équilibre des intérêts financiers des acteurs du cyclisme.

#### AMÉLIORATIONS ET ADAPTATION

Dans l'intérêt des Fédérations Nationales et de tous ceux qui recourent au règlement, l'UCI s'engage fermement à adapter en permanence la réglementation aux situations nouvelles, en particulier dans le cadre des réformes des diverses disciplines, et pour répondre aux exigences du Code mondial antidopage.

## CHAMP D'APPLICATION

Le Règlement UCI est applicable dans tous les pays affiliés à l'UCI.

Le Règlement UCI sert de base à utiliser par les Fédérations Nationales.

Le Règlement UCI s'applique aux hommes et femmes âgés de 17 ans et plus. Chaque fédération définit les règles pour les athlètes de moins de 16 ans.

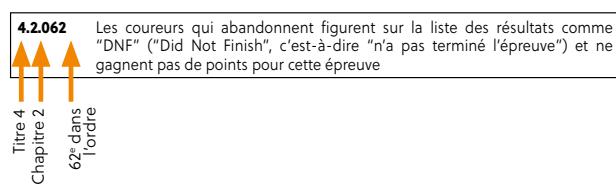


SCHÉMA. Champ d'application du Règlement UCI

## SOMMAIRE ET NOMENCLATURE

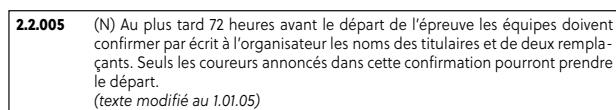
Le Règlement UCI porte sur les points suivants, appelés "titres".

- Dispositions préliminaires
- Status et règlement du congrès
- Code éthique de l'UCI
- 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 : Épreuves 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 : Règlement médical
- Titre XIV : Règlement Antidopage
- Titre XV : Cyclisme pour Tous
- Titre XVI : Paracyclisme



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

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



Enfin, dans le Règlement UCI, les dispositions qui peuvent faire l'objet d'une modification selon la législation ou selon la réglementation cycliste d'une Fédération Nationale sont précédées d'un "(N)" comme illustré dans l'exemple ci-dessous.

## CONTENU

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

*Table. Exemples de dispositions normatives extraits du Règlement UCI*

Extraits du Règlement UCI	
AUTORISATIONS	<b>4.2.047</b> Technical assistance can only be given in the feed/technical assistance zones.
INTERDICTIONS	<b>4.1.040</b> Inflatable arches crossing the course are prohibited.
MESURES	<b>4.2.004</b> Cross-country Marathon -XCM The cross-country Marathon format races must respect the minimum distance of 60 km and maximum 160 km. <i>All XCM events will be considered as Class 3 events.</i>
LISTES EXHAUSTIVES	<b>4.2.001</b> Cross-country Olympic-XCO The duration and lap length of cross-country Olympic format races in the different race classifications in the table below must lie within the following ranges or as close as possible to the race length (in hours and minutes).
LISTES NON EXHAUSTIVES	<b>4.2.029</b> Wherever possible, roots, tree stumps, protruding rocks, etc. are covered in biodegradable fluorescent paint.

Parfois, des difficultés d'interprétation du règlement peuvent survenir, par exemple :

*Table. Exemples d'erreurs de compréhension possibles*

	Extracts from the UCI Regulations	Clarification
<b>Autorisation vs. Interdiction</b>	<b>ARTICLE 4.1.035</b>  If a rider exits the course for any reason, he/she must return to the course at the same point from which he/she exited. If the president of the Commissaires' panel deems that the rider gained advantage, the rider is disqualified (DSQ).	Il n'est jamais "OK" de quitter le parcours officiel. Toutefois, cela est toléré dans la mesure où le coureur n'en retire aucun avantage. Cette disposition donne aux Commissaires la possibilité de ne pas tenir compte d'une telle infraction mineure, pour autant qu'elle n'ait aucune incidence sur le résultat de la course.
<b>Minimum vs. Maximum</b>	<b>ARTICLE 4.1.031</b>  In mass start events, riders must be called to the start no earlier than 20 minutes before the scheduled start of the race.  <b>ARTICLE 4.2.008</b>  The start and finish must be in the same area. The distance of the course must not be more than 2 km with a race duration of 30 to 60 minutes.	Il n'est pas contraire au règlement de faire l'appel des coureurs 5 ou 10 minutes avant le départ : cela dépendra du nombre de coureurs présents.  Ceci garantit que ces épreuves sont courtes et rapides. Il est également important de respecter la durée de la course : sur un parcours de 2 km, une course dépassant la durée maximum aurait pour effet que, doublé par les premiers, la quasi-totalité du peloton, devrait être retirée. En fait, pour cette raison, il est souvent préférable d'établir une durée qui soit le plus près du minimum.
<b>Liste exhaustive vs. Liste non exhaustive</b>	<b>ARTICLE 4.2.001</b>  The duration and lap length of cross-country Olympic format races in the different race classifications in the table below must lie within the following ranges or as close as possible to the race length (in hours and minutes).	Cette liste est exhaustive : la durée de l'épreuve pour ces types et classes de courses est précisée. Par exemple, vous ne pouvez pas organiser une course de 10 km dans le cadre d'une épreuve de classe 1.

Dans la majorité des cas, ces difficultés d'interprétation peuvent être résolues de façon logique et en tenant compte des faits. 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, ainsi qu'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 peuvent proposer des modifications ou des corrections au règlement (par exemple : incompatibilité de plusieurs textes dans des articles différents, texte imprécis dans certains cas, etc.). Les éventuelles propositions de modifications seront transmises au coordinateur BMX.

La modification est 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 : E1113 indique que vous lisez la version de novembre 2013.*

4	Mountain Bike	E1113
---	---------------	-------

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

4.2.005	Riders must start in a single group. (text modified on 1.02.12; 4.04.14).
---------	------------------------------------------------------------------------------

## 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 cross-country, de l'UCI MTB Marathon Series, de l'UCI Junior Series, de Descente, de Four Cross, d'Enduro ou des épreuves par étapes).

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

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Accéder au Règlement UCI.
- Reconnaître la nomenclature des articles.
- Appliquer 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

- Ne pas apprendre le règlement par cœur sans en comprendre la logique.
- Ne pas interpréter le règlement différemment selon les cas si rien n'est spécifié.
- Ne pas traiter le règlement comme une liste "scientifique" et exhaustive.
- Ne pas conclure que ce qui n'est pas interdit par le règlement est systématiquement autorisé.

### *Et à l'inverse*

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

## 3.2. RÈGLEMENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

### COMPATIBILITÉ DES RÈGLEMENTS

La réglementation de la Fédération Nationale est la **réglementation technique et administrative** applicable aux questions concernant le cyclisme national dans les diverses disciplines. 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 Fédération Nationale.

### 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.

### PRÉPARATION

Les Commissaires sont tenus de s'informer (p. ex. des éventuelles mises à jour du règlement) et de se familiariser avec le règlement de leur Fédération Nationale.

Les moyens financiers, logistiques , en matériel et humains requis pour l'organisation d'une épreuve en font une procédure très complexe. Cet aspect devrait être pris en compte dans le cadre de la formation des Commissaires Nationaux Élite et internationaux afin que les participants prennent conscience des difficultés qu'un organisateur pourrait avoir à surmonter. Les Commissaires devront collaborer avec les organisateurs afin de trouver des solutions permettant le meilleur déroulement possible des épreuves cyclistes.

De même, il est important que les Commissaires comprennent le processus par lequel les courses sont inscrites tant au calendrier UCI qu'au calendrier national et soient avertis des différents devoirs qui incombent aux organisateurs conformément au Règlement UCI. Les dispositions spécifiques du Règlement UCI relatives aux normes d'organisation des épreuves de MTB sont disponibles au Titre IV, *Mountain Bike*, et celles relatives aux épreuves de toutes les disciplines cyclistes sont disponibles au Titre I, *Organisation générale du sport cycliste*.

La plupart des Fédérations Nationales possèdent également leurs propres réglementations et normes pour les épreuves de MTB. Toutefois, il est important de noter que, tout comme dans le cas des règles régissant les catégories de courses, le format des compétitions et le contrôle sportif des épreuves, lorsqu'il s'agit d'une épreuve internationale, c'est le Règlement UCI qui fait foi pour ce qui concerne les exigences en matière d'organisation et les normes.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'informer et se familiariser avec le règlement de sa Fédération Nationale.
- Informer votre Fédération Nationale si vous pensez qu'une disposition du règlement de la Fédération Nationale de votre pays contrevient au Règlement UCI en vigueur.

## 3.3. RÈGLEMENT PARTICULIER

### RÈGLEMENT UCI



- L'organisateur établira le règlement particulier de son épreuve. (**TITRE 1, CHAPITRE 2**).
- Le règlement particulier doit être repris dans le programme et/ou dans le guide technique de l'épreuve (**TITRE 1, CHAPITRE 2**).
- Le règlement particulier dépend du type d'épreuve.

### 3.3.1.

#### LE GUIDE TECHNIQUE

L'organisateur établit un guide technique ou de compétition pour toute épreuve inscrite au calendrier international ou national. Ce guide contient toutes les informations indispensables : type d'épreuve, localisation, procédures d'engagement, frais d'inscription, etc. Il inclut également **le règlement particulier de l'épreuve**, les détails de la piste, du site et des zones, les horaires, les plans, le processus d'enregistrement et les dispositions médicales prévues. Pour les épreuves se déroulant dans le cadre des Jeux Olympiques, des Championnats du Monde, des Coupes du Monde, des championnats continentaux et des courses par étapes, l'heure et le lieu de la réunion des directeurs sportifs devront aussi être indiqués dans le guide technique.

Le guide technique est le document clé garantissant le bon déroulement de l'épreuve. Les Commissaires UCI ont le devoir de le vérifier dès qu'ils entrent en contact avec l'organisateur.

### 3.3.2.

#### RÈGLEMENT PARTICULIER D'UNE ÉPREUVE

Le règlement particulier doit stipuler que l'épreuve est soumise au Règlement UCI (si l'épreuve est inscrite au calendrier international) et au règlement de la Fédération Nationale (toutefois ce dernier ne s'applique qu'aux catégories de courses et de coureurs soumis à la réglementation nationale). Le règlement particulier décrit en outre les règles spécifiques imposées par l'organisateur pour l'épreuve en question. Il est entendu que le président du collège des Commissaires doit revoir ce règlement particulier bien avant la course afin de s'assurer qu'il est compatible avec le Règlement UCI et/ou le règlement de la Fédération Nationale. Il incombe au PCC de veiller à ce que l'organisateur modifie tout règlement particulier non conforme aux dispositions réglementaires en vigueur dans le cadre de l'épreuve.

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.).



#### CHECK-LIST – RÈGLEMENT PARTICULIER DE L'ÉPREUVE

- Vérifier la conformité du règlement particulier avec celui de l'UCI.
- Proposer si nécessaire à l'organisateur des modifications concernant les points suivants en particulier :
  - participation,
  - ordre de départ pour le prologue et les épreuves contre la montre (épreuves de XCS),
  - bonifications (épreuves de XCS),
  - délais d'arrivée, (épreuves de XCM, de XCP et de XCS),
  - classements,
  - prix,
  - protocole.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer où trouver la version la plus récente du Règlement UCI et de celui de la Fédération Nationale.
- Faire preuve d'une bonne connaissance des Titres I, IV et XII du Règlement UCI.
- Faire preuve d'une bonne connaissance du règlement de la Fédération Nationale.
- Définir les informations devant être contenues dans le guide technique d'une épreuve de MTB.
- Expliquer pourquoi il est important de vérifier que tous les règlements particuliers se conforment au Règlement UCI.
- Faire preuve de la capacité d'identifier rapidement un point particulier du règlement.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Fournir les détails du Règlement UCI et de celui de la Fédération Nationale relatifs aux obligations des organisateurs et à l'enregistrement pour les courses inscrites aux calendriers de l'UCI et de la FN.
- Fournir les détails des normes d'organisation spécifiques aux courses de MTB, telles que définies en Titre IV du Règlement UCI.
- Faire preuve d'une connaissance approfondie des Titres I, IV, IX, X, XI et XII et avoir une connaissance de base des Titres XIII et XIV du Règlement UCI.
- Énoncer le Code de Déontologie des Commissaires.



## 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.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Accorder à un organisateur un laps de temps insuffisant pour corriger son règlement particulier.
- Ne pas 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.



## CHAPITRE 4

### ÉPREUVES MTB



## 4.1. AVANT LA COURSE - PRÉPARATION DE LA COURSE

La supervision d'une épreuve et la gestion d'une course exigent une organisation considérable de la part des officiels, avant, pendant et après l'événement.

On distingue plusieurs étapes dans la préparation et gestion de la course :



SCHÉMA. Préparation et gestion de la course

Le président du collège des Commissaires, l'organisateur, le délégué technique (s'il est désigné) et tous ceux associés à l'épreuve doivent établir une relation qui est toujours la plus courtoise et coopérative possible. En même temps, tous les moyens humains et en matériels doivent être disponibles.

Pour un Commissaire, la préparation débute dès l'instant où il ou elle reçoit sa désignation pour la course. Tous les Commissaires ont certaines tâches à accomplir avant d'arriver sur place. Toutefois, en comparaison avec les autres Commissaires désignés, le président du collège des Commissaires (PCC) a des responsabilités supplémentaires.

### 4.1.1.

#### PREMIER CONTACT AVEC L'ORGANISATEUR

Il est essentiel de souligner l'importance pour le PCC et l'organisateur d'établir un contact préliminaire suffisamment en avance de l'évènement afin de faciliter les préparations nécessaires. Ce contact initial pourra se faire par téléphone, ce qui est plus convivial que par e-mail. Les discussions ultérieures pourront cependant se poursuivre par courrier électronique.

Lorsque vous acceptez le rôle de PCC, les thèmes essentiels à propos desquels vous devrez vous entretenir avec l'organisateur avant l'épreuve impliqueront de :

- Vérifier avec l'organisateur que les détails de l'épreuve : dates, classe, disciplines et catégories, tels que figurant au calendrier de l'UCI ou à celui de la Fédération Nationale, sont corrects.
- Demander à l'organisateur de vous fournir le guide technique de l'épreuve et toute autre information telle que l'URL du site web de l'épreuve.

#### À NOTER

Il est indispensable de comparer les informations données sur le site web de l'épreuve avec celle du guide technique au cas où il y aurait des erreurs ou des différences. Le site web ne remplace pas le guide technique : ce dernier est toujours considéré comme étant la véritable source d'information pour ce qui concerne la course.



- Vérifier que l'organisateur a lu les obligations financières de l'UCI ou celles de la Fédération Nationale et a l'intention de les respecter, en particulier en ce qui concerne le montant minimum du prix et la dispense des frais d'inscription pour les membres des équipes Élite MTB UCI (**ARTICLE 4.1.01**).
- Demander à l'organisateur de vous envoyer la liste des autres Commissaires désignés pour l'événement.
- Vous entretenir avec l'organisateur de votre déplacement et de vos besoins en hébergement et transport local (ceci concerne également tous les Commissaires désignés).
- Fournir à l'organisateur vos coordonnées afin qu'il puisse vous consulter à propos de toute question ultérieure.

#### 4.1.1. BIS

##### CONTACTS AVEC LES COMMISSAIRES NATIONAUX

En tant que PCC, une fois que vous avez reçu la liste des Commissaires Nationaux désignés, vous pouvez établir un contact initial avec eux (par e-mail par exemple), en particulier avec le Commissaire International désigné comme assistant par la Fédération Nationale. Le PCC peut demander à ce dernier des détails concernant le règlement national applicable à des courses particulières (les courses de catégories amateurs qui sont organisées en plus des catégories UCI auxquelles seul le Règlement UCI s'applique : comme les courses Junior, Moins de 23 et Élite ; le règlement spécifique concernant le matériel pour la DH) ainsi que des informations de nature confidentielle à propos de l'organisateur. Une discussion d'ordre générale concernant les tâches des Commissaires Nationaux peut également avoir lieu.

#### 4.1.2.

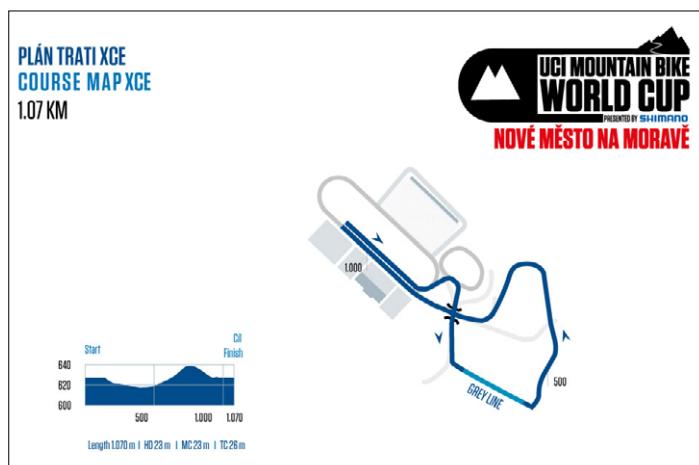
##### LE GUIDE TECHNIQUE

Le guide technique (et, le cas échéant, le règlement particulier de l'épreuve) fournit les détails techniques de l'épreuve à tous les participants et acteurs concernés, p. ex. organisateurs, coureurs, directeurs sportifs, Commissaires et autres officiels ainsi qu'aux fournisseurs de service, aux médias, etc.



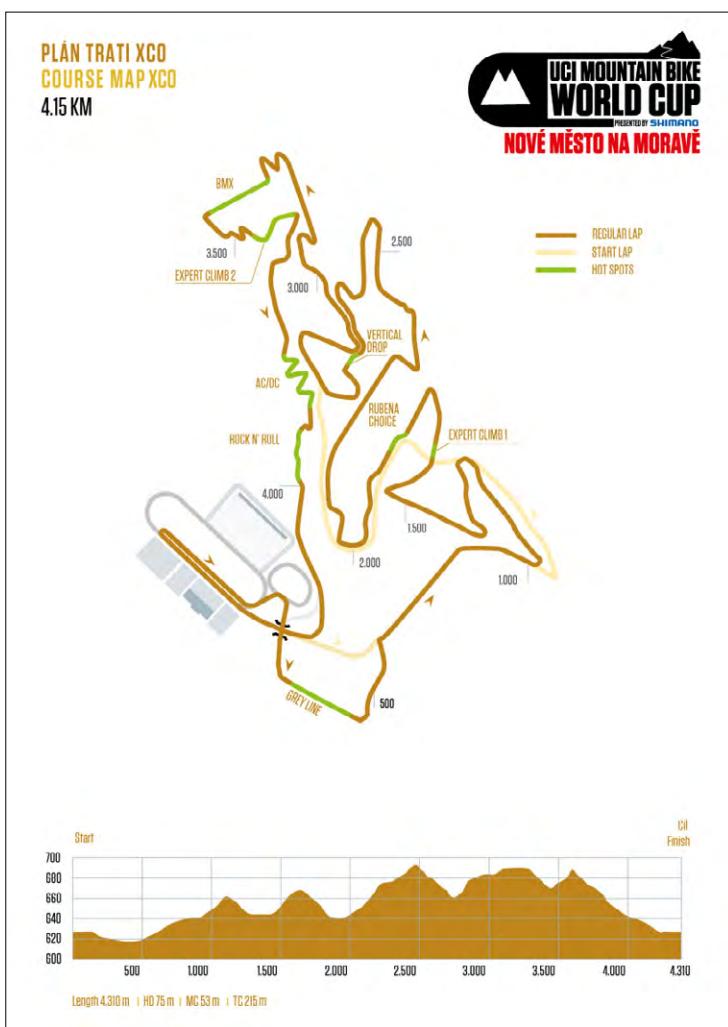
**Vous devez obtenir le guide technique au moins 30 jours avant l'épreuve (ARTICLE 1.2.045).** Cela vous permet de vous familiariser avec les aspects techniques de l'épreuve (y compris la carte du parcours) et de prendre connaissance du programme et, au besoin, d'informer l'organisateur quant aux dispositions règlementaires devant être modifiées.

Le guide technique doit notamment inclure les éléments suivants :



EXAMPLE. Course XCE

- la mention que l'épreuve disputée est en conformité avec le Règlement UCI,
- le règlement particulier de l'épreuve (règlement non-standard), p. ex. relais par équipes, etc.,
- la classe de l'épreuve et les catégories de coureurs,
- le barème des points (barème UCI ou points du classement de la Fédération Nationale) et la liste des prix,
- le programme détaillé de la course, y compris les horaires des entraînements et le calendrier des réunions,
- les lieux et heures de la procédure d'enregistrement, de l'accréditation, de la distribution des dossards,
- la description et le plan détaillé du parcours indiquant l'emplacement des signaleurs et des postes d'assistance médicale, la longueur, le profil et la dénivellation du parcours,
- des informations détaillées concernant le départ et l'arrivée, les points chauds (chronométrage intermédiaire, contrôle de vitesse),



EXEMPLE. Course XCO

- les lieux où se déroulent les cérémonies protocolaires, les contrôles antidopage, le lieu de la permanence, de la salle de presse, de la salle de réunion des directeurs sportifs, etc.,
- des informations à propos du chronométrage : photo-finish, utilisation d'une bande de chronométrage électronique, et/ou de transpondeurs,
- les emplacements des zones de ravitaillement/assistance technique lors d'épreuves XCO, les moyens de transport particuliers pour accéder aux zones de ravitaillement/assistance technique,
- si des départs séparés sont prévus ou non pour les moins de 23 ans lors d'épreuves XCO (le cas échéant),
- des détails concernant l'accès aux remontées et aux navettes (capacité) lors d'épreuves DHI et 4X, et/ou le transport de matériel à des zones de ravitaillement/assistance technique éloignées,
- les aires de stationnement pour les équipes, les coureurs et les spectateurs,
- l'emplacement et les coordonnées de l'hôpital le plus proche,
- le nom de l'organisateur et ses coordonnées,
- la composition du collège des Commissaires (si elle est connue au moment de la publication),
- les modalités de transport pour les participants vers les zones d'arrivée et de départ (le meilleur moyen de se rendre sur le lieu de l'épreuve), ainsi que l'organisation du transport pour les épreuves par étapes.

Ces détails sont essentiels et doivent être aussi spécifiques et précis que possible. Il arrive fréquemment que les informations des guides techniques soient incomplètes, inexactes ou même erronées. Les Commissaires qui reçoivent le guide technique à l'avance et qui constatent des erreurs ou des éléments nécessitant d'être améliorés, doivent faire part de leurs remarques à l'organisateur.

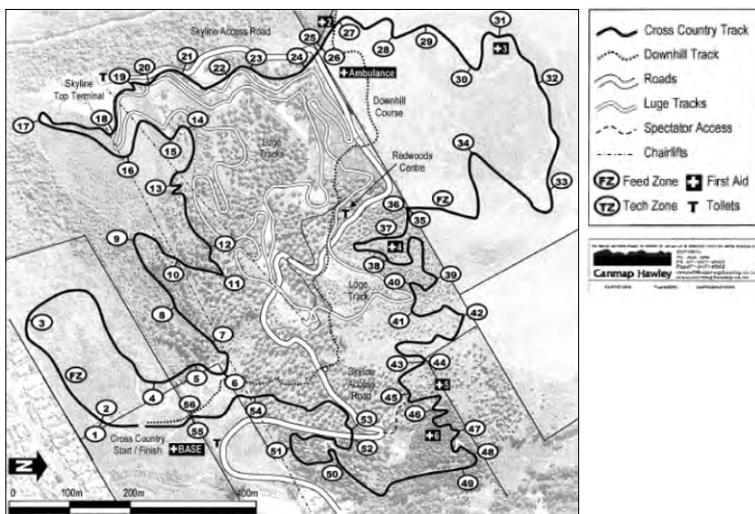
Le cas échéant, en particulier pour les courses de MTB par étapes, le guide technique comprendra aussi une liste et les coordonnées des hôtels où les équipes et les officiels seront logés, ainsi que les détails des maillots des leaders et des prix pour les différentes étapes et le classement général. Les cartes du parcours et les plans indiquant l'emplacement des signaleurs sont des éléments très importants du guide technique. Ci-dessous vous trouverez des exemples tirés de l'Extranet des Commissaires, accessible à partir du site internet de l'UCI (pour des courses XC et DH).

## RÈGLEMENT PARTICULIER

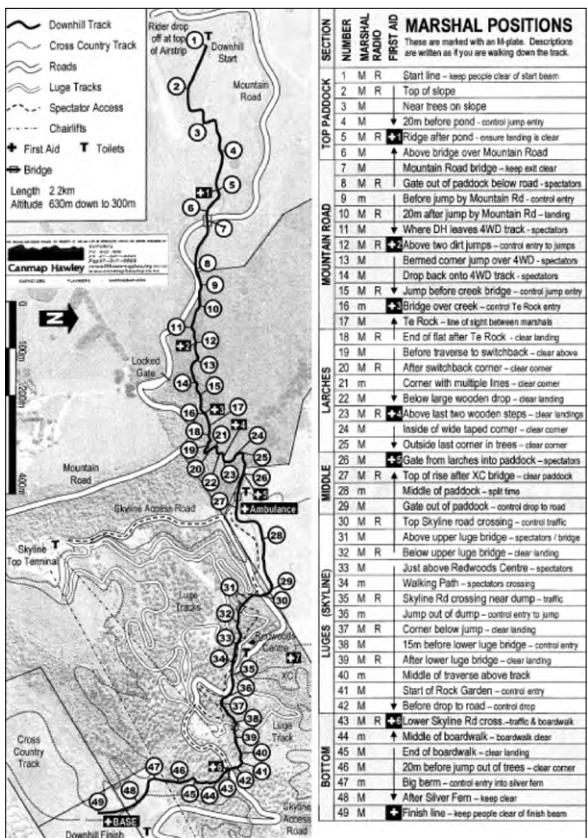
Le règlement particulier doit stipuler que l'épreuve est soumise à la fois au Règlement UCI (si l'épreuve est inscrite au calendrier international) et au règlement de la Fédération Nationale (toutefois ce dernier ne s'applique qu'aux catégories de courses et de coureurs soumis à la réglementation nationale).

Le règlement particulier décrit en outre les règles spécifiques imposées par l'organisateur, en vigueur expressément pour cette épreuve. Il est entendu que le président du collège des Commissaires doit examiner ce règlement particulier bien avant la course afin de s'assurer qu'il est compatible avec le Règlement UCI et/ou le règlement de la Fédération Nationale. Il en incombe au PCC de veiller à ce que l'organisateur modifie tout règlement particulier non conforme aux dispositions réglementaires en vigueur dans le cadre de l'épreuve.

 Dans le cas particulier des épreuves DH, il est essentiel que le PCC connaisse le règlement national relatif aux accessoires de protection exigés par le pays hôte (**ARTICLE 4.3.013**).



EXEMPLE. Plan d'un parcours XCO avec position des signaleurs



Exemple. Plan d'un parcours DHI avec position des signaleurs



## CHECK-LIST – GUIDE TECHNIQUE

### 1. Le règlement particulier de l'épreuve

- L'épreuve sera disputée conformément au Règlement UCI.
- Le barème des pénalités de l'UCI sera le seul applicable.
- La législation antidopage locale à appliquer en addition du règlement antidopage de l'UCI.
- La classe de l'épreuve et le barème de points UCI.
- Les catégories de participants.
- 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 et du local du contrôle antidopage.
- Pour les épreuves XCS :
  - les prix attribués à tous les classements,
  - les bonifications éventuelles,
  - les délais d'arrivée,
  - le mode de report des temps réalisés lors des étapes contre-la-montre par équipes,
  - les maillots de leader attribués à tous les classements.
- les modalités des cérémonies protocolaires.

### 2. Une description du parcours de l'épreuve (des étapes pour les épreuves XCS) avec profil, distances, zones de ravitaillement, circuits finaux et cartes.

### 3. L'horaire de l'épreuve.

### 4. Les points intermédiaires de chronométrage, si nécessaire.

### 5. Les cartes du site montrant les différents postes (salle d'enregistrement, permanence, protocole, local du contrôle antidopage).

### 6. La liste des hôpitaux locaux contactés par l'organisateur pour accueillir les blessés éventuels.

### 7. La composition du collège des Commissaires.

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

### 9. L'absence de dispositions contraires au Règlement UCI et à l'équité sportive.

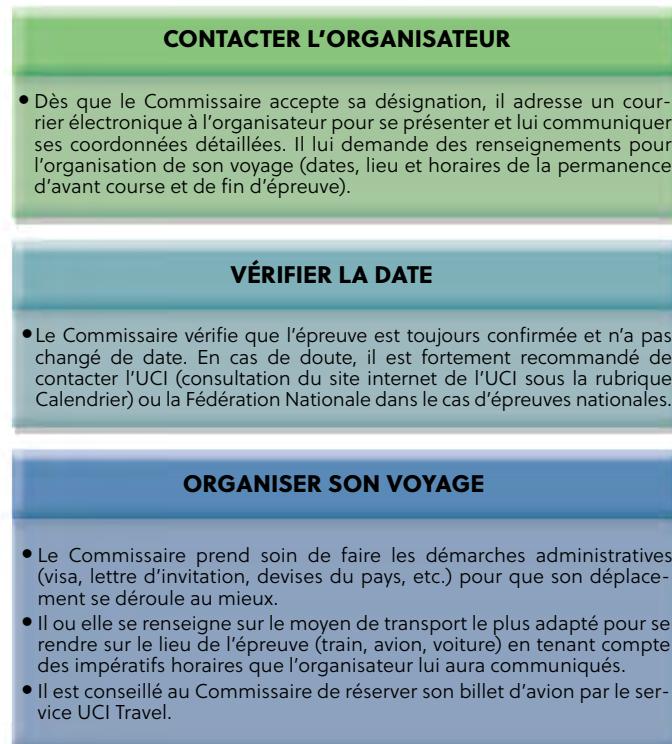
**4.1.3.****PRÉPARATION DU DÉPLACEMENT**

SCHÉMA. Préparation du déplacement



Dès réception du guide technique et après avoir pris connaissance du programme de l'épreuve, vous devez préparer votre déplacement. En règle générale, planifiez votre voyage en tenant compte du programme de la course. Cela signifie que vous devez arriver à l'heure afin d'être disponible dès que nécessaire, cela inclut d'assister aux réunions prévues et de remplir les autres tâches telles que l'inspection des parcours de la course (normalement, le PCC est aussi délégué technique). Prévoyez également de ne repartir qu'une fois vos obligations dans le cadre de l'épreuve terminées : participation aux réunions de débriefing comprise.

De plus, il est essentiel de planifier votre déplacement dans les limites autorisées par les dispositions de la fédération qui vous a désigné, que ce soit votre Fédération Nationale ou l'UCI.

## COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

- Désignés par leur Fédération Nationale.
- Application des dispositions de la Fédération Nationale en matière de remboursement des frais de déplacement et pour l'indemnité journalière.
- Dans la plupart des fédérations, il en incombe généralement à l'organisateur d'assurer le transport local, l'hébergement et le petit-déjeuner.

## COMMISSAIRES INTERNATIONAUX UCI

- Désignés soit par leur Fédération Nationale soit par l'UCI.
  - Si un Commissaire International UCI est invité par une Fédération Nationale autre que la sienne à officier sur une course, avant d'accepter l'invitation ce Commissaire doit obtenir l'autorisation écrite de l'UCI et de sa propre fédération.
- Les dispositions de la Fédération Nationale en matière de remboursement des frais de déplacement et concernant l'indemnité journalière sont appliquées quand la désignation émane de la Fédération Nationale, et celles de l'UCI, telles que prévues par les obligations financières, sont appliquées quand la désignation émane de l'UCI (que ce soit ou non dans votre pays). Les détails des obligations financières actuellement en vigueur sont disponibles sous la rubrique "Publications" du site de l'UCI. Les Commissaires Internationaux se doivent de consulter et de connaître les directives annuelles publiées par le Coordinateur Commissaires UCI et qui sont disponibles sur l'Extranet des Commissaires. Ce guide résume les dispositions UCI actuelles en matière de déplacement et de remboursement des frais.
- Il en incombe à l'organisateur d'assurer le transport local, l'hébergement et le petit-déjeuner.

SCHÉMA. Désignation des Commissaires



### 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 par le collège des Commissaires.
- 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 celle-ci sur le site UCI.
- Prévoir le plan de vol et/ou le moyen de transport utilisé, puis informer l'organisateur.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Formuler les informations à obtenir des organisateurs du pays hôte, si désigné PCC par leur Fédération Nationale.
- Décrire les dispositions de leur Fédération Nationale en matière de frais de déplacement dans le cas de compétitions nationales.
- Expliquer comment procéder lorsqu'on est désigné membre du collège des Commissaires, dans le cadre d'une épreuve nationale ou internationale.
- Expliquer quelles informations doivent obligatoirement figurer dans le guide technique d'une épreuve.
- Décrire ce qu'il faut faire si l'organisateur ne fournit pas des informations adéquates à l'avance.
- Expliquer quelles informations doivent figurer sur le plan détaillé du parcours inclus dans le guide technique.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

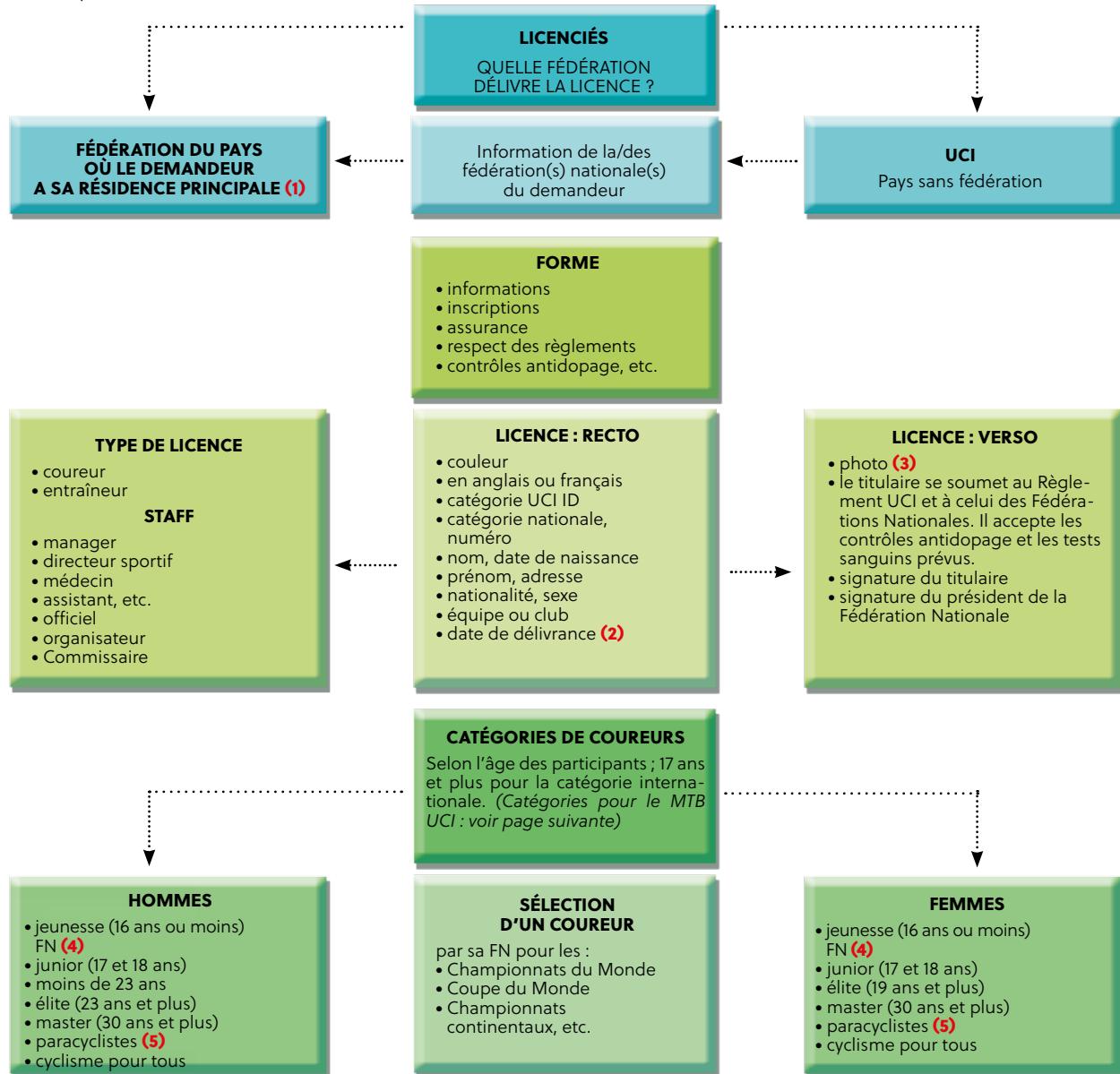
- Formuler les informations à obtenir des organisateurs du pays hôte, si désigné PCC par l'UCI.
- Décrire les dispositions de l'UCI en matière de frais de déplacement dans le cas de compétitions internationales.
- Expliquer comment procéder lorsque l'on est désigné membre du collège des Commissaires, dans le cadre d'une épreuve internationale.
- Expliquer comment procéder lorsque l'on est désigné PCC dans le cadre d'une épreuve internationale.
- Décrire les documents préparatoires mis à la disposition des Commissaires Internationaux par l'intermédiaire de l'Extranet des Commissaires.

**4.1.4.****AUTRES INFORMATIONS**

Afin d'effectuer une analyse correcte des informations présentées dans le guide technique, et de préparer ou superviser l'enregistrement, (appelé aussi "confirmation des coureurs" ou "confirmation des partants"), les Commissaires doivent connaître les différents aspects du Règlement UCI ainsi que celui de la Fédération Nationale relatifs aux points administratifs tels que : licences, classement UCI, prix et obligations financières.

**4.1.4.1. Confirmation des partants et licences**

Les modalités administratives de délivrance de la licence permettent l'identification des coureurs et des autres personnes ayant un rôle – quel qu'il soit – à jouer dans une épreuve cycliste. Il est essentiel que les Commissaires, à tous les niveaux, connaissent les conditions de délivrance des licences car ils sont responsables de la vérification de celles-ci au début des épreuves cyclistes.

**SCHÉMA. Contrôle des licences**

(1) La licence est délivrée par la fédération du pays dans lequel le demandeur a sa résidence principale. La personne peut être autorisée par la Fédération Nationale du pays de résidence à participer à des compétitions pour le club indiqué sur la licence et à prendre part aux différents championnats de leur Fédération Nationale. Toutefois, le UCI ID reste le même ; ce code dépend de la nationalité du coureur, indépendamment du pays qui a délivré la licence. Par exemple, un coureur français résidant en Belgique doit faire une demande pour une licence belge conformément aux modalités de la fédération belge mais l'UCI ID restera celle délivrée par sa propre fédération.

(2) Une licence est valable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre dans les pays dont la Fédération Nationale est membre de l'UCI.

(3) Dans le cas d'une licence délivrée sans photo, une vérification peut être exigée (contrôle de la carte nationale d'identité ou du passeport).

(4) Selon le règlement administratif de la Fédération Nationale concernée.

(5) Cette catégorie désigne des coureurs présentant des handicaps comme décrit dans le système de classement fonctionnel pour le cyclisme du Comité International Paralympique (CIP).

#### 4.1.4.2. Catégories des épreuves Mountain Bike UCI



Les catégories pouvant s'appliquer aux différents types de courses internationales de mountain bike sont indiquées ci-dessous. Elles sont légèrement différentes des catégories d'âges disponibles en Titre 1 du Règlement UCI et s'appliquent spécifiquement aux épreuves MTB.

#### À NOTER

Toujours vérifier que les informations relatives aux catégories du présent document se conforment à celles des Règlements UCI ou de la Fédération Nationale. De temps à autre, le règlement relatif aux catégories de coureurs peut changer.

TYPE DE COMPÉTITION	HOMMES	FEMMES
CROSS-COUNTRY OLYMPIQUE (XCO)	Elite (23 ans+), Moins de 23 ans (19-22 ans), Junior (17-18 ans)*	Elite (23 ans+), Moins de 23 ans (19-22 ans), Junior (17-18 ans)*
CROSS-COUNTRY MARATHON (XCM)	Tous les coureurs âgés de 19 ans+ dans la même catégorie, y compris Master	Toutes les concurrentes âgées de 19 ans+ dans la même catégorie, y compris Master
CROSS-COUNTRY ELIMINATOR (XCE)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)
CROSS-COUNTRY SUR CIRCUIT COURT (XCC)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)
CROSS-COUNTRY PAR ÉTAPES (XCS)	Tous les coureurs âgés de 19 ans+ dans la même catégorie (Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 19 ans+ dans la même catégorie (Moins de 23 ans, Elite)
DESCENTE (DHI)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite), sauf Coupe du Monde et Championnats du Monde*	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite), sauf Coupe du Monde et Championnats du Monde*
FOUR CROSS (4X)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)
ENDURO	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)

\* Pour les épreuves de Coupe du Monde et de Championnats du Monde, le règlement en vigueur doit toujours être vérifié pour ce qui concerne les règles spécifiques aux catégories Junior et Moins de 23.



Dans le tableau ci-dessus, lorsqu'il est indiqué que les coureurs sont tous dans la même catégorie, cela signifie que pour chacune des catégories les résultats ne sont pas présentés séparément à l'UCI : seuls sont présentés les résultats combinés.

Lors d'épreuves internationales XCO, l'organisateur n'est pas tenu de prévoir des courses pour les catégories Junior ou Moins de 23 ans. Des épreuves distinctes XCO U23 hors classe et classe 1 peuvent être organisées pour les hommes et les femmes, et dans ce cas les résultats devront être présentés séparément pour les deux catégories. Lors d'épreuves XCO U23 de classe 2 et de classe 3, les hommes et les femmes, participeront avec les catégories élite. Ainsi, aucun résultat ne sera présenté séparément pour les catégories U23 lors d'épreuves XCO de classe 2 et de classe 3 (**ARTICLE 4.1.004**).

Si aucune épreuve n'est organisée pour la catégorie Moins de 23 ans, les coureurs de cette catégorie participeront et remporteront des points UCI en catégorie élite. Si, lors d'une compétition XCO, une épreuve pour les Moins de 23 ans est organisée, les coureurs de moins de 23 ans pourront alors choisir de prendre part à une épreuve dans la catégorie Moins de 23 ans ou dans la catégorie élite, sauf s'il s'agit des Championnats du Monde ou des championnats continentaux, et à la discrétion de la Fédération Nationale du pays hôte, des championnats nationaux.

Pour être confirmé partant dans une course, le coureur doit présenter sa licence au collège des Commissaires. La licence est une pièce d'identité qui indique la catégorie du coureur, son âge et sa nationalité.

#### 4.1.4.3. Classement UCI

Le classement UCI pour les hommes et les femmes, dans chacune des catégories ci-dessous et pour les disciplines de mountain bike, est établi à la date de parution de ce guide. Les prescriptions en vigueur relatives aux disciplines et catégories du classement mountain bike UCI peuvent être vérifiées dans la version courante du Règlement UCI.

<b>XCO</b>	Élite et Moins de 23 ans combinés
<b>XCO</b>	Junior
<b>DHI</b>	Élite (coureurs âgés de 17 ans+)*
<b>4X</b>	Élite (coureurs âgés de 17 ans+)

\* Excepté les Coupes du Monde et les Championnats du Monde



Le classement mountain bike UCI est régi par les **ARTICLES 4.7.001 à 4.7.010** du Règlement MTB UCI. Il est établi sur une période d'une année, en ajoutant les points obtenus par chaque coureur depuis l'élaboration du classement précédent et en déduisant les points obtenus plus d'un an auparavant (à la date de la publication du nouveau classement). Le nouveau classement entre en vigueur dès le jour de sa publication et reste valable jusqu'à la publication du prochain classement.

Le classement UCI est actualisé après les Jeux Olympiques, les Championnats du Monde, les épreuves de Coupe du Monde, les championnats continentaux ainsi que le 31 décembre. Le classement UCI est mis à jour durant la saison. Ces dates sont publiées sur le site de l'UCI ainsi que sur l'intranet des Commissaires (MTB - UCI MTB ranking).

Rank	Rider	Nation	Team	Age	Points
1	SCHURTER Nino (SUI)	SUI	SCOTT SRAM MTB RACING TEAM	31	2320
2	SARROU Jordan	FRA	BH-SIRINTOUR-KMC	25	1541
3	MAROTTE Maxime	FRA	CANNONDALE FACTORY RACING XC	31	1460
4	TEMPIER Stéphane	FRA	BIANCHI COUNTERAIL	31	1425
5	KULHAVÝ Jaroslav	CZE	SPECIALIZED RACING	32	1270
6	COOPER Anto	NZL	TREKFACTORY RACING XC	23	1262
7 +9	AVANCONI Henrique	BRA	CANNONDALE FACTORY RACING XC	28	1227
8 +1	FUMIC Manuel	GER	CANNONDALE FACTORY RACING XC	35	1202
9	VALERO SERRANO David	ESP	MMR FACTORY RACING TEAM	29	1185
10 +1	BECKING Hans	NED	CST SANDO AMERICAN EAGLE MTB RACING TEAM	31	1172

Le classement UCI revêt une grande importance dans le cadre des courses internationales de MTB pour les raisons suivantes :

- Selon **ARTICLE 4.2.061**, c'est la seule méthode acceptable utilisée pour déterminer l'ordre de départ dans les épreuves XCO (même si le règlement en vigueur doit toujours être vérifié lors de compétitions majeures telles que les Championnats du Monde et les Coupes du Monde pour d'éventuelles modifications). Cela signifie que les coureurs les mieux classés sont toujours appelés en premier, selon l'ordre de leur classement, les coureurs non classés étant appelés ensuite, dans un ordre aléatoire.

#### À NOTER

Pour ce qui concerne les épreuves XCM, le dernier classement de l'UCI MTB Marathon Series est utilisé en premier, suivi par le dernier classement individuel UCI XCO publié.

- Pour les épreuves DHI et 4X, le classement courant UCI DHI ou 4X est utilisé pour déterminer l'ordre de départ dans la manche de placement ou la descente de qualification, les coureurs les mieux classés partant en dernier.

Le plus récent classement UCI est toujours disponible sur le site UCI. Pour télécharger le classement UCI dans un fichier Microsoft Excel, cliquer sur le bouton prévu à cet effet .

#### 4.1.4.4. Prix et obligations financières



Une tâche administrative importante du PCC consiste à vérifier que les prix offerts par l'organisateur atteignent ou dépassent le minimum stipulé par les obligations financières UCI pour la classe, la discipline et le lieu de l'épreuve.

Il est à noter que les obligations financières en vigueur sont publiées en permanence sur le site UCI.

- Consulter [www.uci.ch](http://www.uci.ch).
- Au bas de la page la page d'accueil, cliquer sur "Publications".
- Au bas de la page "Publications", il y a deux liens sous la rubrique "Obligations financières" :
  - obligations financières (en euros),
  - cours du change UCI.
- Les obligations financières UCI sont toujours mentionnées en euros. En début d'année, l'UCI établit un taux standard de change entre l'euro et plusieurs autres grandes devises, par exemple le dollar américain. Les organisateurs doivent utiliser le taux de change UCI pour convertir les prix de l'euro vers leur propre devise. Si un taux de change UCI n'a pas été fixé pour une monnaie donnée, c'est le taux de change entre l'euro et la devise du pays de l'organisateur, au jour de la compétition, qui sera utilisé.
- Cliquer sur le lien "Obligations financières".
- Cliquer sur le lien "Mountain bike" de la page "Obligations financières".
- Cliquez sur le lien "Mountain bike" de la page "Obligations financières" pour ouvrir le document. Pour trouver le prix (en euros) pour une compétition donnée, faire défiler les pages jusqu'à la rubrique "Prize Money", puis identifier le tableau correspondant à la classe et à la discipline de la course :
  - HC
  - Classe 1
  - Classe 2
  - Classe 3
- Le montant minimum en euros du prix dans chaque discipline est indiqué dans le tableau. L'organisateur doit, pour chaque place, payer au moins l'équivalent du prix mentionné. Par exemple, pour une course XCO de classe 1 dans un pays du groupe "Amérique 1", tel que le Canada, le coureur élite homme arrivé troisième de l'épreuve recevra au moins 400 euros ou, si payé dans la devise locale, la somme équivalente selon le taux de change UCI.
- Pour reprendre l'exemple, dans un pays du groupe "Amérique 2", p. ex. le Chili, l'organisateur devra payer au minimum 50 % des montants indiqués (soit l'équivalent de 200 euros au coureur élite homme arrivé troisième d'une épreuve XCO).
- Pour savoir si un pays appartient au "groupe 1" ou au "groupe 2", cliquer sur le lien "Fédérations Nationales" de la page "Obligations financières".

UCI FINANCIAL OBLIGATIONS														
Mountain-Bike - Prize Money														
Continental Calendars														
EUROPE 1 : 100%					EUROPE 2 : 60% of indicated prizes									
OCEANIA 1 : 100%					OCEANIA 2 : 60% of indicated prizes									
AMERICA 1 : 100%					AMERICA 2 : 50% of indicated prizes									
ASIA 1 : 100%					ASIA 2 : 50% of indicated prizes									
AFRICA 1 : 100%					AFRICA 2 : 40% of indicated prizes									
MINIMUM PRIZE MONEY - ONE-DAY RACES:														
HC														
XC DH 4X														
Men Elite		Women Elite		MW U23*		MW Juniors		Men	Women					
1st	€ 1'200	€ 930	€ 400	€ 200	€ 1'200	€ 930	€ 530	€ 465						
2nd	€ 930	€ 665	€ 265	€ 130	€ 930	€ 665	€ 400	€ 330						
3rd	€ 665	€ 465	€ 200	€ 100	€ 665	€ 465	€ 265	€ 265						
4th	€ 530	€ 330	€ 165	€ 80	€ 530	€ 330	€ 130	€ 200						
5th	€ 400	€ 200	€ 130	€ 65	€ 400	€ 200	€ 65	€ 130						
6th	€ 330	€ 165	€ 100	€ 50	€ 330	€ 165	€ 65	€ 100						
7th	€ 265	€ 130	€ 80	€ 45	€ 265	€ 130	€ 65	€ 65						
8th	€ 200	€ 100	€ 65	€ 30	€ 200	€ 100	€ 65	€ 50						
9th	€ 165	€ 80	€ 50	€ 25	€ 165	€ 80								
10th	€ 130	€ 65	€ 30	€ 20	€ 130	€ 65								
Total	€ 5'190	€ 3'130	€ 1'485	€ 745	€ 4'715	€ 3'130	€ 1'585	€ 1'605						

\*MW prize money scale only when a split race is organised for those categories, if not, the Elite prize money scale will be applied.

MINIMUM PRIZE MONEY - STAGE RACES:

HC General classification: Class HC prize money one-day race + 50%  
 Per Stage: Prize money scale as per Class 2 one-day race.

Le tableau des prix pour les épreuves MTB de classe 1 de la saison 2013/2014 est présenté ci-contre en guise d'exemple.

Si l'organisateur de l'épreuve ne paie pas au moins le montant minimum stipulé dans le tableau des obligations financières UCI, le PCC l'indiquera dans son rapport à l'UCI.

Il est essentiel de relever que l'ensemble des prix mentionnés dans le tableau doit être payé. Il ne serait pas tolérable, par exemple lors d'une épreuve de classe 1, que l'organisateur paie au moins le montant total minimum, mais divise la somme entre seulement les trois premiers coureurs.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le processus de délivrance des licences.
- Décrire les différents types de licences.
- Décrire les catégories UCI des épreuves MTB.
- Décrire les catégories nationales des épreuves MTB, définies par leur propre fédération.
- Expliquer comment est utilisé le classement national MTB tenu à jour par leur Fédération Nationale.
- Décrire l'incidence de la nationalité et du pays de résidence sur le processus de délivrance de la licence.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire comment le classement UCI est tenu à jour.
- Expliquer comment le classement UCI est utilisé.
- Décrire comment se procurer la dernière version du classement MTB UCI.
- Expliquer comment trouver la version en vigueur des obligations financières UCI indiquant les montants minimaux des prix.
- Décrire où trouver le classement UCI et d'autres publications telles que les obligations financières UCI.
- Expliquer quelles sont les obligations du PCC avant la course.
- Expliquer comment l'ordre de départ est déterminé pour les différents types et niveaux de compétitions.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Contrôler la liste des catégories et les délais d'enregistrement à l'avance.
- Informier un organisateur d'une épreuve HC ou C1/2/3 que les membres des équipes MTB élite, pour la discipline en question, ne paient pas de droit d'entrée.
- Arriver bien préparé pour l'épreuve : être munis des derniers classements et des listes des équipes obtenus sur le site UCI.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas autoriser l'enregistrement de coureurs ne pouvant fournir la preuve qu'ils possèdent une licence internationale en cours de validité.
- Ne pas délivrer les numéros de dossards avant que toutes des conditions de participation à la course, y compris la vérification de la licence, ne soient remplies.

## 4.2. PENDANT LA COURSE I – RÉUNIONS ET RÉPARTITION DES TÂCHES

Dans le cadre d'une course, les obligations du Commissaire se déroulent selon une chronologie précise. Ses fonctions débutent dès son arrivée sur le site, se poursuivent lors de la course elle-même, pour se terminer par les tâches administratives consécutives à l'épreuve. Toutes ces tâches sont importantes et constituent la liste complète des responsabilités qui incombent aux Commissaires lors des courses où ils officient.

### 4.2.1.

#### ARRIVÉE SUR PLACE



La première priorité d'un PCC lorsqu'il arrive sur le site, est de rencontrer l'organisateur de la course. Cette réunion n'est pas qu'une simple visite de courtoisie, c'est la première occasion donnée au PCC de se familiariser avec l'organisation, en complément des informations envoyées à l'avance par l'organisateur (guide technique, etc.). Cette rencontre offre aussi au PCC une excellente opportunité de poser des questions à l'organisateur pour obtenir des précisions sur des points qui n'auraient pas été très clairs dans les documents envoyés en amont. C'est également une occasion d'établir les responsabilités des intervenants (celles du collège des Commissaires et celles de l'organisation).

Le Commissaire doit :

- avoir les coordonnées de l'organisateur et des membres du collège des Commissaires (numéro de téléphone). Elles seront utiles en cas de circonstances imprévues liées au moyen de transport utilisé (train, avion, voiture, etc.).
- être en mesure de reconnaître la personne chargée de venir le chercher lors de son arrivée (à l'aéroport, à la gare, etc.). Il doit aussi avoir sur lui le nom de cette personne et son numéro de téléphone, et connaître le signe distinctif.

Les membres du collège des Commissaires devront se présenter spontanément au PCC le plus rapidement possible après leur arrivée au site, afin de pouvoir commencer à accomplir leurs tâches.

#### À NOTER

Avant son arrivée, le PCC aura préparé la liste des tâches des Commissaires, et les répartira lors de la première réunion de briefing des Commissaires. Cette étape est essentielle – tous les Commissaires doivent connaître l'emploi du temps ainsi que l'étendue de leurs responsabilités. Il est important aussi que les Commissaires (qu'ils s'agissent des Commissaires Internationaux ou des Commissaires Nationaux nommés en tant qu'assistants par la fédération organisatrice) soient au courant des tâches des autres intervenants afin de travailler effectivement en tant qu'équipe.

#### 4.2.1.1. Contrôle du parcours et du site de départ

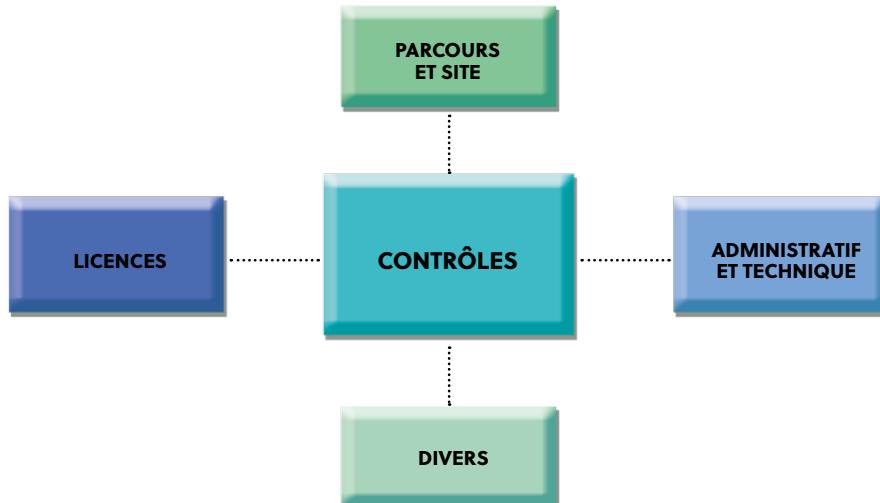


SCHÉMA. Contrôles à réaliser sur place



À l'issue de la première réunion avec l'organisation, le PCC et le délégué technique (s'il en est nommé un ; sinon cette responsabilité revient au PCC) doivent inspecter le site et les parcours. Le but de ce contrôle est de s'assurer que le règlement a été respecté et qu'il n'existe aucun problème susceptible de mettre indûment en danger les coureurs. Il s'agit aussi de vérifier que le parcours a été conçu, balisé et construit de manière à offrir un beau défi sportif sans être inéquitable (p. ex., ne présentant pas trop de sections à voie unique sans zone de dépassement).



L'inspection du parcours consiste aussi à vérifier que ce dernier est adéquatement balisé, c.-à-d. qu'il y a suffisamment de rubalise et de panneaux (placés correctement). Pour les courses XC, cela signifie contrôler que des panneaux hectométriques indiquant la distance restante sont en place. Toujours dans le cas d'épreuves de XC, cela comprend aussi de vérifier l'emplacement, l'aménagement et les installations des zones de ravitaillement/assistance technique.



Pour les épreuves XCE, il est important de vérifier que les lignes de départ et d'arrivée soient distinctes (bien que proches) et qu'il y ait suffisamment d'espace dans la zone de départ pour l'appel (un minimum de 3 séries doivent être prêtes à prendre le départ à tout moment de la course). Il doit également y avoir assez d'espace derrière la ligne pour préparer les coureurs.



En ce qui concerne les épreuves DH, les aspects importants concernent la disposition de la rubalise, toute proposition de "contournement" des sections particulièrement difficiles ainsi que la provision de zones "d'exclusion" sécuritaires pour maintenir les spectateurs à l'écart du parcours (désignées zones "A" et "B" dans l'**ARTICLE 4.3.007**). De plus, il est essentiel d'examiner la conception de l'aire d'arrivée, y compris la zone de freinage prévue après la ligne d'arrivée.

#### À NOTER

Titre I du Règlement UCI (**ARTICLES 1.2.060** et **1.2.061**) attribue la responsabilité de la "sécurité" à l'organisateur de la course. S'il est vrai que le but de l'inspection du parcours est en partie d'identifier tout danger potentiel ayant pu être omis par l'organisateur, il en incombe à l'organisateur, et non pas au délégué technique ou aux Commissaires, de concevoir un parcours garantissant de manière satisfaisante la sécurité des coureurs. Dans ce sens, le principal objectif de l'inspection de parcours n'est pas de contrôler l'aspect "sécurité" mais plutôt de s'assurer que l'élément risque a été bien pris en compte et surtout que le parcours offre un défi sportif tout en étant équitablement et entièrement délimité par des panneaux et de la rubalise.

Exemples de quelques-uns des éléments faisant l'objet du contrôle

#### A) PERMANENCE À L'ARRIVÉE :



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 d'excellentes conditions :

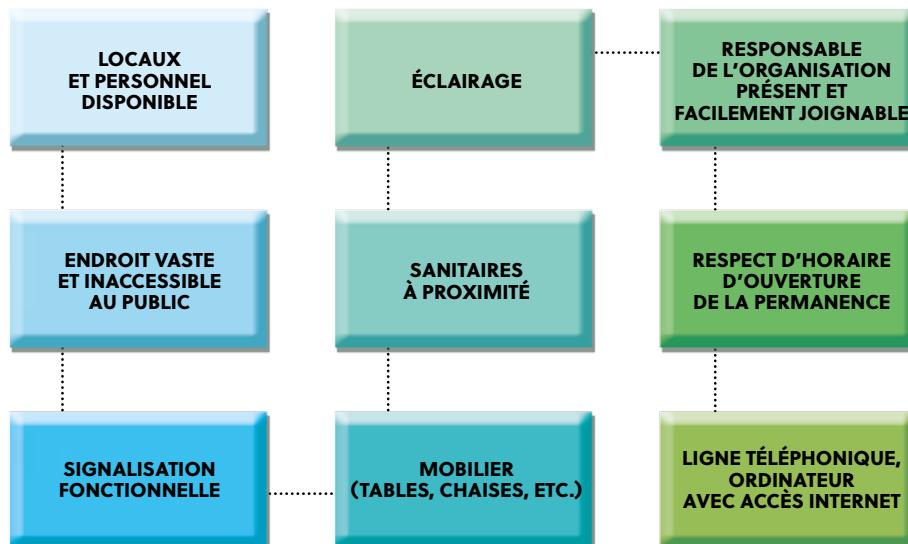


SCHÉMA. Équipement et personnel à la permanence (idéal)

La permanence abritera :

- les services administratifs de l'organisation,
- l'équipement nécessaire à la copie de communiqués : listes de départ, résultats et informations officielles émanant du collège des Commissaires (s'assurer qu'un membre du personnel est disponible pour effectuer ce travail),
- des salles pour le responsable de l'organisation et son personnel,
- une salle munie d'un téléphone et ordinateur avec accès Internet, pour le collège des Commissaires,
- si besoin, une salle de presse :
  - cette salle est utilisée pour l'accréditation des journalistes,
  - elle doit contenir des espaces de travail avec branchements électriques et liaison Internet,
  - cette salle sera adaptée à l'importance de l'évènement et au nombre de journalistes présents,



- un local antidopage (l'aménagement est décrit dans la section antidopage du présent guide),



- l'équipement du prestataire de chronométrage de la course (une liste détaillant le type de système de chronométrage utilisé sera fournie),
- le système de communication fourni par l'organisateur,
- des informations concernant l'emplacement et le nombre de tableaux d'affichage réservés aux communiqués et aux résultats,
- des informations concernant l'emplacement et la disposition du bureau d'enregistrement,



- une salle pour la réunion des directeurs sportifs. Le Commissaire vérifiera que l'aménagement de la salle qui accueillera les directeurs sportifs et les personnes présentes à l'échelon course est satisfaisant (tables, chaises, micro, etc.).

## B) AMÉNAGEMENT ET PRÉPARATION DU PARCOURS ET DES ZONES TECHNIQUES IMPORTANTES :

- aire de départ et zone d'appel des coureurs,
- aire d'arrivée,
- épreuves XC : zones de ravitaillement/assistance technique,
- nombre et emplacement des flèches et des panneaux d'avertissement du parcours, positionnement de la rubalise sur le parcours, présence de tronçons rapides nécessitant la mise en place d'un périmètre de sécurité pour maintenir les spectateurs à l'écart,
- modification des sections du parcours où il est possible de prendre un raccourci et où le parcours pourrait devenir impraticable en cas de mauvais temps,
- vérification qu'il n'y a pas d'arches gonflables sur le parcours (montées sans support),
- contrôle des dispositifs de sécurité mis en place (matelas, barrières ou filets de protection),



- contrôle des ponts : ils doivent être recouverts d'une surface antidérapante.



### 4.2.1.2. Enregistrement / confirmation des partants

L'organisateur doit effectuer les préparations administratives adéquates et fournir un espace approprié pour permettre un enregistrement efficace. Le but de l'enregistrement est le suivant :



- vérifier que les coureurs engagés dans la course ne font pas l'objet d'une suspension et sont autorisés à participer dans la catégorie pour laquelle ils sont inscrits,
- attribuer et remettre les dossards aux coureurs,
- si le paiement n'a pas déjà été fait par le biais d'un autre moyen (p. ex. système d'enregistrement électronique), percevoir le paiement des frais d'inscription des coureurs non membres d'une équipe élite dans la discipline de la course,
- établir les listes de départ.

L'enregistrement est sous la responsabilité du Commissaire qui a été désigné secrétaire.

Un tableau d'affichage **résistant aux intempéries** sera installé.



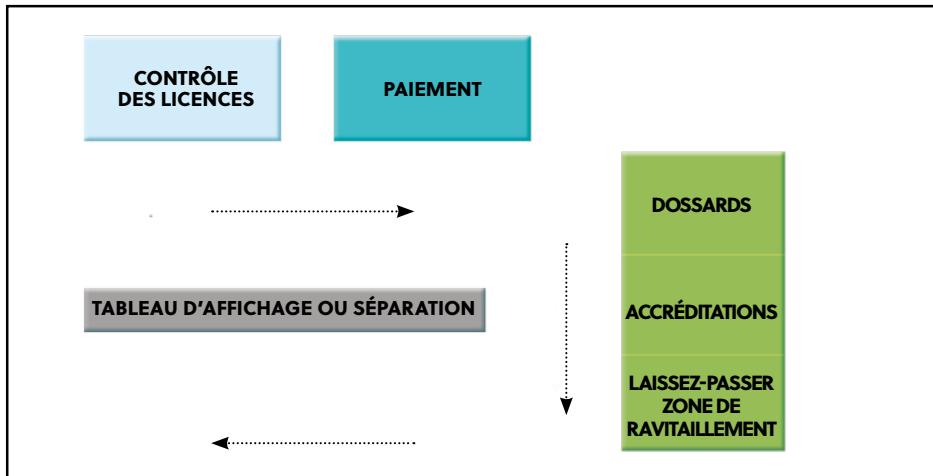
### Check-list – Licences : ce qu'il faut contrôler

- Le code UCI du coureur doit être inscrit sur les listes.
- S'il n'y a pas de photo sur la licence, un autre document officiel (permis de conduire, passeport, carte nationale d'identité, etc.) devra être présenté.
- Le nom du coureur et son code UCI concordent avec ceux fournis sur le formulaire d'inscription.
- Les détails de l'équipe sont conformes au formulaire d'inscription (normalement aucune équipe ou club n'est inclus sur la liste de départ à moins d'être inscrit sur la licence – exception faite des équipes nationales).
- La validité de la licence pour l'année en cours (couleur et détails).
- La licence a été signée par le coureur (sinon faire signer).
- Le coureur est engagé dans la catégorie correspondant au plus près à celle inscrite sur sa licence. Généralement, il n'est pas possible de s'engager dans une autre catégorie.
- Si la licence n'est pas lisible (ou si le coureur/directeur se présente sans sa licence), la confirmation de tous les détails sera demandée à la Fédération Nationale concernée. Si ces informations ne peuvent être obtenues de la fédération (par fax/e-mail), le coureur ne pourra pas prendre part à la course. Il en incombe au coureur de contacter la fédération pour obtenir la confirmation des détails.

Ci-dessous, une illustration de la configuration optimale pour l'enregistrement.

### CONFIGURATION POUR L'ENREGISTREMENT

La salle doit être aménagée de façon à ce que les personnes se déplacent logiquement d'un poste à l'autre : contrôle des licences, paiement et attribution des numéros de dossards.



*Exemple. Configuration d'une salle d'enregistrement*



La salle peut aussi être configurée comme un couloir avec entrée et sortie séparées.

Il est également possible de prévoir une salle d'attente, en particulier en cas de départs multiples générant une très longue file d'attente.

Un horaire particulier sera réservé aux équipes MTB ELITE UCI. L'horaire sera affiché sur un tableau installé à l'entrée de la salle. Pendant ces heures, un bénévole muni de la liste des équipes concernées se tiendra à l'entrée et seuls les directeurs sportifs des équipes MTB UCI seront autorisés à entrer.

Les tableaux d'information afficheront les informations suivantes :

- contrôle des licences XCO / XCE
- contrôle des licences DHI
- paiement
- dossards

Les frais d'inscription (toutes taxes et/ou cotisations d'assurance comprises) ne devront pas être supérieurs à l'équivalent de :

ÉTAT AU 12/05/2014

COUPE DU MONDE	FORMAT	CATÉGORIE	FRAIS D'INSCRIPTION
INDIVIDUEL (H/F)	XCO (*)	Élite / U23	€ 80
INDIVIDUEL (H/F)	DHI (**)	Élite	€ 80
INDIVIDUEL (H/F)	DHI (**)	Juniors	€ 40

(\*) Selon Règlement MTB UCI **ARTICLE 4.5.013**.

(\*\*) Selon Règlement MTB UCI **ARTICLE 4.5.019**.

Les coureurs mentionnés ci-dessous sont exemptés du paiement des frais d'inscription :

- coureurs appartenant à une équipe MTB ELITE UCI,
- coureurs appartenant à une équipe MTB UCI classée parmi les 10 premières du classement UCI par équipes concerné,
- coureurs appartenant à une équipe MTB UCI et classés parmi les 20 premiers (XCO et DHI) ou parmi les 10 premiers (4X) du dernier classement individuel de la Coupe du Monde.

Au poste "contrôle des licences", le coureur obtient une étiquette mentionnant clairement s'il ou elle est exemptée du paiement des frais d'inscription (voir exemples ci-dessous). Cette étiquette devra être estampillée lors de son passage au poste "paiement", prouvant ainsi que le coureur est passé par ce poste. Le coureur remet cette étiquette lors de son passage au poste "attribution des dossards" où en échange il ou elle reçoit son numéro de dossard et sa plaque de guidon.

<u>XCO - Men Elite</u>  <b>1 KULHAVY Jaroslav</b>  SPECIALIZED RACING <b>NO PAY</b>	<u>XCO - Women Elite</u>  <b>55 POLLINGER Judith</b>  INFOTRE - BI & ESSE - LEECOUGAN	<u>DHI - Men</u>  <b>5 HART Danny</b>  GIANT FACTORY OFF-ROAD TEAM <b>NO PAY</b>
----------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

#### À NOTER

Les coureurs XCO dont le nom de l'équipe n'est pas mentionné sur l'étiquette, recevront les laissez-passer pour les zones de ravitaillement/technique au moment de l'enregistrement.

Les étiquettes seront préparées par le secrétaire UCI lors du contrôle des licences. Chaque étiquette sera collée sur un post-it de couleur correspondant à la catégorie.

Une fois la confirmation des partants terminée, le secrétaire UCI remettra à l'organisateur une liste détaillant les paiements pour chaque coureur confirmé et la somme totale qui aurait dû être payée.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer pourquoi le PCC rencontre l'organisateur à son arrivée sur place.
- Définir ce qu'il faut faire dès son arrivée si l'on a été nommé membre du collège des Commissaires.
- Expliquer en quoi consiste l'inspection du parcours et du site.
- Expliquer les normes de signalisation applicables aux épreuves nationales dans leur pays, ainsi qu'aux épreuves UCI.
- Décrire le processus d'enregistrement et la configuration de la zone d'enregistrement.
- Expliquer le rôle de l'organisateur en matière de sécurité.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire le règlement particulier concernant l'enregistrement pour les épreuves internationales (équipes MTB Élite, épreuves de Coupe du Monde).
- Expliquer ce qui différencie le rôle du PCC de celui du DT dans le cadre de l'inspection du parcours et du site.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Respecter l'horaire prévu pour la réunion avec l'organisateur.
- S'assurer que les séances prévues pour le contrôle des licences et l'enregistrement sont respectées et se déroulent selon les règles.
- Contrôler correctement le parcours et les installations (du mieux possible dans le cas des épreuves XCM et XCS).



#### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas arriver à la dernière minute et ne pas avoir le temps d'effectuer les contrôles requis.

**4.2.2.****LES RÉUNIONS AVANT LE DÉPART DE LA COURSE**

Plusieurs réunions et discussions doivent avoir lieu :

- réunion avec l'organisateur,
- réunion à propos du processus de confirmation des coureurs,
- réunion des directeurs sportifs (le cas échéant),
- réunion des Commissaires,
- briefing des signaleurs,
- réunion avec le prestataire de chronométrage,
- autres.

Le but de ces réunions est de fournir au PCC et aux Commissaires toutes les informations nécessaires à la supervision de la course. La réunion des directeurs sportifs (si elle a lieu) constitue une exception car le but de cette rencontre est de communiquer aux directeurs les décisions prises par le collège des Commissaires à propos du déroulement des épreuves, ainsi que toutes les informations complémentaires à celles du guide technique.

**4.2.2.1. La réunion avec l'organisateur****Les personnes suivantes doivent être présentes :**

- Le PCC
- L'organisateur
- Le coordinateur de l'enregistrement
- Le coordinateur des signaleurs
- Le responsable du parcours



Il est primordial que le PCC se présente à l'organisateur dès son arrivée sur le lieu de la course pour un entretien préliminaire. Cette rencontre est une étape essentielle pour la mise en place d'une collaboration réciproque.

En tant que PCC, vous devez vous rendre à la permanence suffisamment à l'avance pour rencontrer l'organisateur dans une atmosphère propice au dialogue (ce qui ne serait pas le cas si vous arriviez à la dernière minute pour formuler des exigences). L'objectif est de faire le point sur toutes les questions clés qui détermineront la supervision de la course pendant l'épreuve, notamment :

- L'organisation de la confirmation des partants (quelquefois appelée enregistrement, activité pendant laquelle il est procédé à la vérification des licences et où les dossards et plaques de guidon sont délivrés). Le président du collège des Commissaires, de concert avec le collège, statue si oui ou non un coureur est autorisé à participer.

**À NOTER**

Lors des épreuves de MTB, c'est au secrétaire qu'incombe la gestion de la confirmation des partants, même si le PCC est l'autorité finale en cas de conflits concernant l'admissibilité d'un coureur. Il est tout particulièrement important, lors de la confirmation des partants de vérifier la licence, notamment que le code UCI, l'âge et la catégorie de course sélectionnée sont corrects. En cas de doute quant à la nationalité d'un coureur, une vérification de son passeport sera exigée.

- La confirmation des partants doit être effectuée aussitôt que possible car la liste des partants ne peut être établie qu'une fois la confirmation terminée. La liste des partants doit être distribuée au plus tôt aux directeurs sportifs, officiels, médias, etc.
- La préparation (le cas échéant), du local pour la réunion des directeurs sportifs.

- Les ressources techniques prévues pour la supervision de la course, notamment :
  - la réunion avec le coordinateur des signaleurs pour passer en revue le dispositif des signaleurs sur le parcours et discuter des thèmes abordés pendant la réunion des signaleurs,
  - la mise à disposition d'un nombre suffisant de postes radio disposant d'un canal réservé à l'usage des Commissaires,
  - l'assistance médicale, y compris le nombre d'assistants de premiers soins, le médecin et les moyens pour évacuer les coureurs blessés hors du parcours. Les instructions pour se rendre à l'hôpital le plus proche doivent être fournies (ces informations doivent également être incluses dans le guide technique),
  - la moto de tête pour les épreuves de XCO (et la moto suiveuse pour le XCM/XCP),
  - les modalités d'appel des coureurs au départ, l'heure de départ de la course et le nombre de tours (le cas échéant).
- La confirmation que les prix offerts atteignent au moins le minimum stipulé par les obligations financières UCI.
- La disponibilité de personnes chargées du chronométrage (prestataire de chronométrage), appareils de chronométrage et photo-finish, y compris la distribution de transpondeurs (si utilisés).
- Le parcours et ses particularités, les points stratégiques de la course, les montées difficiles, les descentes dangereuses, les zones de ravitaillement/assistance technique, la zone du 80 %, les modalités d'arrivée et le podium pour les cérémonies protocolaires.
- La mobilisation de l'organisateur pour qu'il coopère afin de garantir que tous les membres clés du personnel de l'organisation participent à la réunion des directeurs sportifs.



#### 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 :
  - Le système de chronométrage.
  - Pour les épreuves XCO/XCC, le compte-tours et la cloche.
  - Pour les épreuves XC, le revolver du starter et les munitions.
  - Les drapeaux rouges et jaunes et les sifflets pour les signaleurs.
- **Vérifier l'assistance médicale** : les emplacements des postes de secours sur le site et sur le parcours, le nombre d'infirmiers et le nom du médecin.
- **Pour les épreuves XC** :
  - Pour les épreuves XCO, XCM et XCP, la moto de tête et le pilote.
  - Pour les épreuves XCM et XCP, la moto suiveuse et le pilote.
- **Pour les épreuves DH**
  - Les points intermédiaires de chronométrage.
- **Contrôler les parcours de la course.**
- **Contrôler** le local antidopage en coordination avec l'agent de contrôle du dopage (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 dresser la liste des personnes devant assister à la réunion.

## COOPÉRATION AVEC L'ORGANISATEUR

Afin d'établir les meilleures relations possibles avec l'organisateur, de nombreux facteurs de nature psychologique sont à prendre en compte. Le plus important concerne le maintien d'un esprit de coopération, de façon à pouvoir contrôler les moyens humains et matériels prévus pour la supervision de la course. Il est également important de faire preuve de respect envers l'organisateur et de témoigner de l'appréciation pour le travail accompli, même si certains aspects des préparatifs de la course sont insuffisants. C'est seulement dans un tel cadre que vous pourrez obtenir la coopération de l'organisateur pour remédier aux lacunes.

Il est essentiel de résoudre tous les problèmes liés à l'épreuve le plus tôt possible ; cette approche permet de réduire l'anxiété pour tous ceux qui sont concernés : les Commissaires tout comme l'organisateur.

Après examen des moyens prévus pour l'événement, il pourrait y avoir un décalage entre ce qui est exigé et ce qui est disponible. A ce stade, il est indispensable de collaborer avec l'organisateur pour trouver et aménager les meilleures solutions possibles et garantir le bon déroulement de la course.

### À NOTER

Confronté à une situation délicate, l'attitude du président du collège des Commissaires est fondamentale. Face à un accueil réservé et/ou confronté à des lacunes d'organisation, il faut faire preuve de tact : vous devez demeurer courtois, entretenir des relations cordiales et être le plus coopératif possible, tout en exigeant la mise à disposition des moyens essentiels.



Il ne faut jamais oublier qu'organiser une épreuve demande beaucoup d'énergie et de disponibilité (voire d'abnégation) pour réunir tous les moyens nécessaires qui sont d'ordre financier, administratif, technique et humain afin de constituer une équipe dirigeante efficace.

Il est bien évident qu'une bonne organisation facilitera grandement le contrôle sportif, mais une mauvaise relation avec l'organisation nuira toujours à l'efficacité et à la réussite de l'épreuve – davantage que le manque de quelques moyens matériels ou humains.



En tant que PCC, il est primordial aussi de s'attacher la collaboration des Commissaires Nationaux (ou des Commissaires Internationaux désignés par la Fédération Nationale) car ils connaissent probablement l'organisateur mieux que vous et peuvent communiquer avec lui ou elle dans sa propre langue. Il ne faut pas oublier que parfois votre plus grande difficulté peut être due au fait de ne pas se faire comprendre clairement dans la langue du pays hôte. Il vaut mieux ne pas supposer que l'on a bien compris ce que vous avez dit, en particulier lorsqu'il s'agit d'une situation où l'un ou l'autre ou les deux communiquent dans une langue qui n'est pas leur langue maternelle.

#### 4.2.2.2. La réunion des directeurs sportifs



##### Les personnes suivantes doivent être présentes :

- L'organisateur
- Le PCC
- Autant de Commissaires que possible, si leurs obligations le permettent
- Le délégué technique, s'il en a été désigné un
- L'agent de contrôle du dopage, s'il est présent
- Un représentant de l'organisation
- Les directeurs sportifs



Toutes les personnes ayant un rôle à jouer lors de l'épreuve doivent assister à cette réunion pour garantir que les instructions seront respectées. Veuillez noter que la réunion des directeurs sportifs n'a pas lieu à toutes les courses même s'il est recommandé d'en organiser une.

#### L'ORGANISATEUR

- Ouvre la séance et explique les modalités pratiques et techniques.
- Répond aux questions concernant l'organisation.

#### LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le cas échéant, au début de la réunion, le PCC procède à l'appel.

Après l'intervention de l'organisateur :

- Le PCC présente le collège des Commissaires et le délégué technique (si désigné).
- Il décrit les aspects de la course qui diffèrent de, ou en complément, à ce qui figure dans le guide technique,
  - présente toutes modifications nécessaire devant être apportée au programme de l'épreuve.
- Attire l'attention sur des points du règlement particulier de l'épreuve mentionné dans le guide technique.
- Fournit des informations supplémentaires, selon la discipline à laquelle appartient la course comme suit:

**ÉPREUVES XC**

- Les heures de départ pour chaque catégorie.
- Le nombre de tours prévus pour chaque catégorie (épreuves XCO).
- Si la règle des 80 % sera ou non en vigueur (épreuves XCO) et l'endroit où sera située la zone du 80 %.
- Le nombre de coureurs par ligne.
- L'heure d'ouverture de la zone d'appel des coureurs.
- Des détails propres à la course, tels que la longueur du parcours, s'il y aura ou non une boucle de départ (et combien de boucles de départ), l'emplacement des zones de ravitaillement/assistance technique et les moyens de transport prévu par l'organisation.
- À l'issue de la réunion, (dans le cas de la plupart des courses de classe internationale et nationale) l'accréditation pour la zone de ravitaillement/assistance technique est remise aux directeurs sportifs.

### ÉPREUVES DH

- Le format de course utilisé (soit le format Coupe du Monde avec manche de qualification ou autre, p. ex. manche de placement).
- L'ordre des départs des catégories.
- Le rappel aux coureurs qu'ils doivent se présenter à l'heure au départ.
- Le temps approximatif nécessaire pour atteindre la zone de départ à partir du bas du parcours et les arrangements prévus pour le transport des coureurs. Préciser également combien de temps avant la fin de chaque session d'entraînement la remontée mécanique sera fermée.
- Les modalités concernant le "hot seat".
- Le rappel (le cas échéant) aux coureurs (ou directeurs sportifs) des règles nationales particulières concernant les accessoires supplémentaires de protection exigés dans le pays hôte.

### ÉPREUVES 4-CROSS

- Les arrangements prévus pendant la course pour le transport des coureurs de la zone d'arrivée à la zone de départ.
- L'heure et l'endroit où les plaques de guidon et les dossards seront distribués pour la manche finale, suite à la manche de qualification.
- Le rappel (le cas échéant) aux coureurs (ou aux directeurs sportifs) des règles nationales particulières concernant les accessoires supplémentaires de protection exigés dans le pays hôte.

### ÉPREUVES XCE

- L'heure de départ de la manche de qualification et l'intervalle de temps entre les coureurs.
- L'ordre des départs.
- La procédure pour le départ des manches (soit avec teneurs ou avec un pied à terre).
- L'heure et l'endroit où les plaques de guidon et les dossards seront distribués pour la manche finale, suite à la manche de qualification.
- Le rappel aux coureurs qualifiés pour la manche suivante de la compétition qu'ils doivent retourner immédiatement à la zone de départ.

- Confirme les modalités pour la distribution et la récupération des transpondeurs.
- Énonce les exigences pour les 3 coureurs arrivés premiers, qui devront se présenter pour le podium en tenue de course.
- Le PCC répond à toute question concernant la supervision de la course.
- Le PCC indique la possibilité d'un contrôle anti-dopage (et à la fin de son intervention, donne la parole à l'agent de contrôle du dopage [si ce dernier est présent]).

Il est essentiel de souligner l'importance de la réunion des directeurs sportifs, renforçant ainsi le rôle prépondérant du PCC. Assurez-vous d'être bien préparé : l'information présentée à la réunion des directeurs sportifs doit être pertinente et la majorité du temps doit être passé à discuter de détails qui ne figurent pas dans le guide technique, comme par exemple le nombre de tours pour les épreuves XCO. Il importe de demander aux directeurs sportifs d'attendre la fin de la réunion pour poser leurs questions.

#### À NOTER

La réunion des directeurs sportifs est davantage un moyen de communiquer des informations importantes à propos de la course et des décisions prises par le collège des Commissaires qu'une tribune de discussion. Les directeurs sportifs souhaitant aborder un problème à propos d'un aspect technique de la course seront priés d'attendre jusqu'à la fin de la réunion pour s'entretenir directement avec le PCC et/ou le délégué technique.

#### 4.2.2.3. Autres réunions : réunion du collège des Commissaires, briefing des signaleurs

##### RÉUNION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES



###### Les personnes suivantes doivent être présentes :

- Le PCC
- Tous les autres Commissaires
- Le DT, si désigné, devrait être convié (mais sa présence n'est pas obligatoire)



Le président du collège des Commissaires convoque le collège et procède à la répartition des tâches des Commissaires selon les désignations officielles. Il est essentiel d'organiser une réunion du collège des Commissaires immédiatement après l'arrivée de tous les Commissaires sur site et avant le début de la course. Le collège des Commissaires réussira d'autant mieux à gérer la course qu'il sera capable de travailler en équipe.

Comme certains des Commissaires désignés pour la course n'auront jamais travaillé ensemble auparavant, la réunion du collège des Commissaires est aussi un moyen pour le PCC de faire connaître ses attentes et fournit une occasion aux membres du collège de poser des questions.

Cette réunion et, si le temps le permet, d'autres activités sociales telles qu'un repas pris ensemble, sont aussi des moments importants parce qu'ils permettent aux Commissaires de mieux faire connaissance. Ceci contribue à instaurer davantage de confiance entre collègues, ce qui est à la base de la capacité du collège de bien travailler en tant qu'équipe.

##### BRIEFING DES SIGNALEURS



###### Les personnes suivantes doivent être présentes :

- Le PCC
- Le coordinateur des signaleurs
- Les signaleurs
- Le coordinateur du service médical



La capacité des Commissaires à gérer les aspects sportifs de la course et d'optimiser la sécurité des coureurs dépend en partie de la qualité des consignes reçues par les signaleurs du parcours.

La réunion avec le coordinateur des signaleurs a pour but de :

- Déterminer s'il y a suffisamment de signaleurs sur le parcours ou si davantage sont nécessaires.
- Vérifier que les emplacements des signaleurs sont marqués sur une carte du parcours et que des signes identifiant le numéro de chaque poste de signaleur ont été disposés tout le long du parcours.
- S'assurer que, dans le cas de parcours particulièrement longs, les signaleurs seront répartis en zones, chacune avec un coordinateur subalterne responsable de la zone.
- Passer en revue les consignes qui seront données aux signaleurs et de s'assurer qu'ils ont le matériel nécessaire pour faire leur travail (p. ex., radios, drapeaux rouges et jaunes [pour les courses DHI], sifflets, blocs-notes et crayons). Pour les épreuves DHI, il est particulièrement important que tous les signaleurs connaissent la procédure à suivre en cas d'accident. Ils doivent fournir des informations afin de pouvoir prendre la décision d'arrêter ou non la course (que faire en cas d'accident).
- Vérifier le processus par lequel les signaleurs peuvent être contactés pour obtenir des informations à propos d'incidents de course ou par lequel ils peuvent rapporter des incidents (procédure de communication en cas d'accidents).

Parfois, il est plus efficace pour le PCC de donner des consignes au(x) coordinateur(s) des signaleurs qui, à leur tour, informeront les signaleurs de parcours. Toutefois, si possible, le PCC devra assister au briefing des signaleurs pour veiller à ce que les consignes soient communiquées correctement et que des réponses adéquates soient données aux éventuelles questions.

Ci-dessous vous trouverez quelques exemples tirés du "Guide des signaleurs", disponible sur l'Extranet des Commissaires.

- **Directeur de l'épreuve** : responsable de la gestion de tous les aspects de l'épreuve.
- **Coordinateur des signaleurs** : responsable de tous les signaleurs de l'épreuve
- **Responsable du parcours** : responsable du parcours et de l'équipe du parcours.

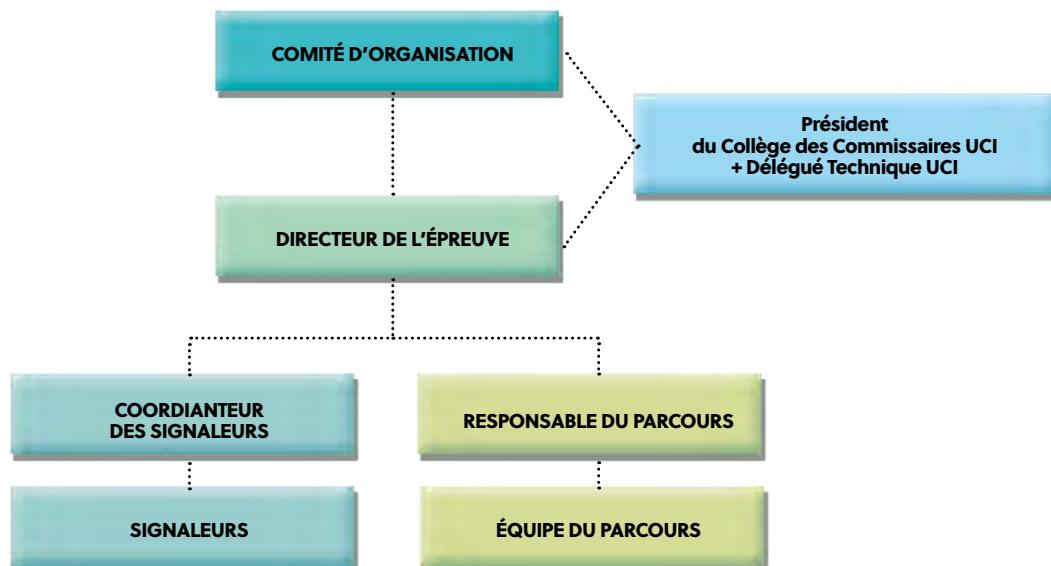


SCHÉMA. Schéma des responsabilités

#### Chaîne de communication de l'UCI      Chaîne de communication des signaleurs

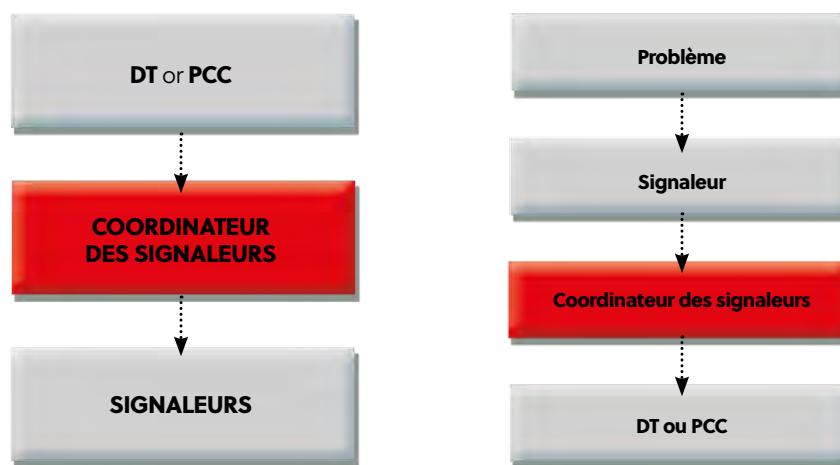
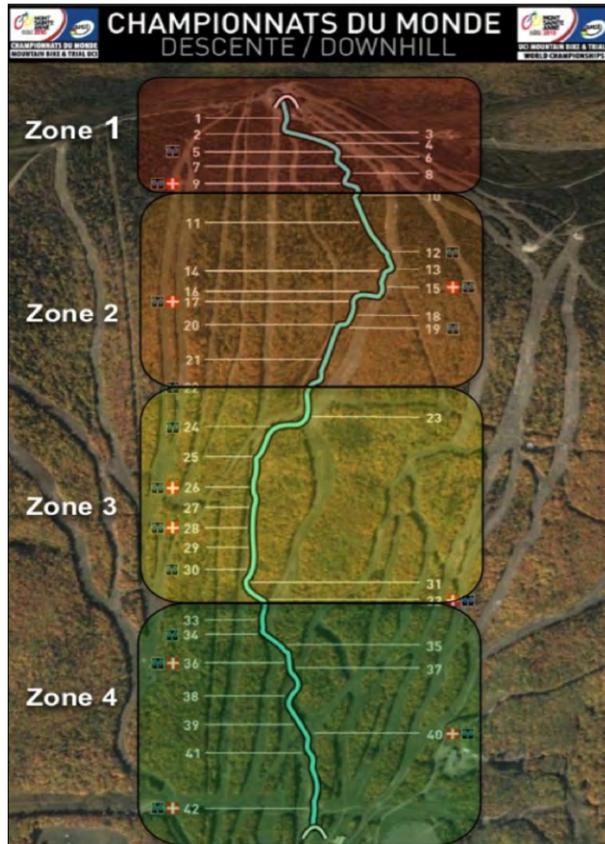


SCHÉMA. Chaînes de communication



EXEMPLE. Position des signaleurs sur un parcours DH



EXEMPLE. Position des signaleurs sur un parcours XCO

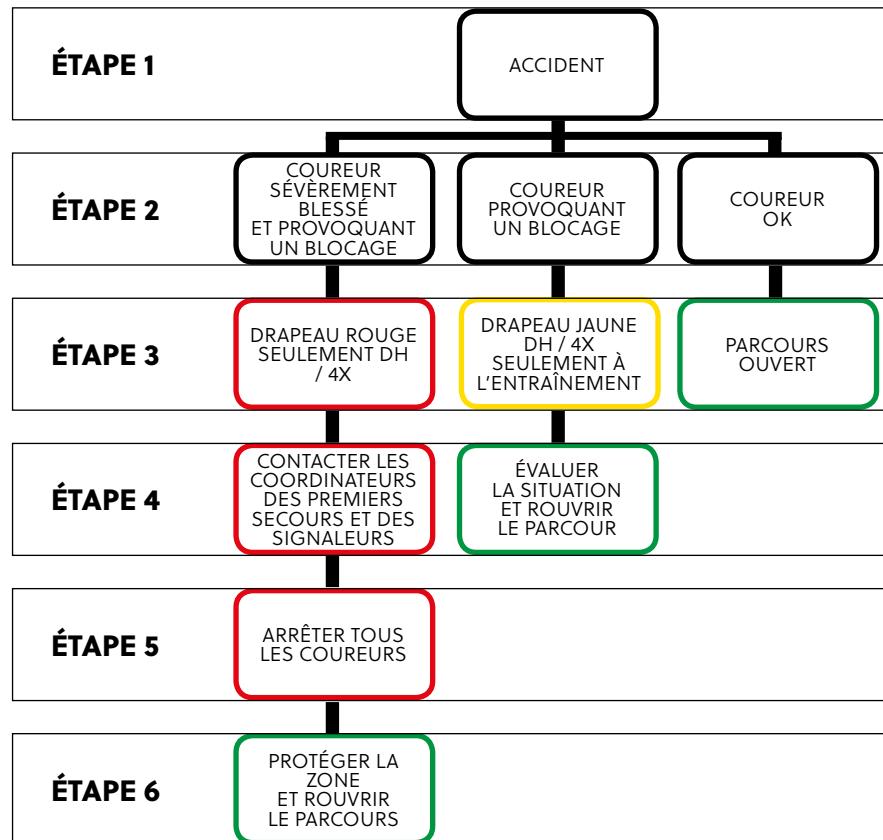


SCHÉMA. Processus d'incident pour les signaleurs

## RÉUNION AVEC LE COORDINATEUR DES PREMIERS SECOURS

### Les personnes suivantes doivent être présentes :

- Le PCC
- Le coordinateur des premiers secours
- Le coordinateur des signaleurs



La réunion avec le coordinateur des premiers secours a pour but de s'assurer que des dispositions adéquates en termes de premiers soins et d'assistance médicale ont été prises pour la course.

Ceci inclut de :

- contrôler que tous les postes de premiers secours sont indiqués sur la carte du parcours et adéquatement signalés. Il importe aussi de vérifier que les emplacements sont appropriés et conformes au Règlement UCI et/ou au règlement national en matière de premiers secours,
- confirmer qu'au moins le nombre minimum de personnel de premiers secours stipulé par le Règlement est disponible,
- vérifier que les directeurs sportifs ont reçu les coordonnées et les directions leur permettant de se rendre aux hôpitaux les plus susceptibles d'accueillir des coureurs blessés,
- discuter des capacités de l'équipe de premiers secours à stabiliser et évacuer des coureurs blessés hors du parcours de la course,
- traiter de l'échange de communications entre le PCC, les signaleurs de parcours et les équipes médicales, y compris à qui incombe la responsabilité de prendre des décisions par exemple, celle d'arrêter ou non la course (en particulier dans le cas de courses DHI).





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire les différentes réunions qui doivent avoir lieu dès l'arrivée sur le site, si désigné PCC.
- Expliquer l'attitude à adopter lors des contacts avec l'organisateur.
- Expliquer toutes les procédures d'avant-course exigées par la Fédération Nationale.
- Expliquer le rôle du coordinateur des signaleurs.
- Expliquer le rôle du coordinateur des premiers secours.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire ce qu'il faut faire si un aspect de la course ne peut être mis en conformité avec le règlement.
- Expliquer le but de la réunion des directeurs sportifs qui se tient lors des compétitions internationales, et donner des détails des thèmes généralement abordés.
- Expliquer les directives et procédures des signaleurs à partir des documents disponibles sur l'Extranet des Commissaires, y compris les consignes recommandées données aux signaleurs.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Arriver bien préparé à toutes les réunions.
- Si l'heure ou le lieu de la réunion doit être changé, s'assurer d'en informer tous les participants dès que possible.
- Se mettre d'accord sur les démarches suivantes ou sur la date et l'heure de la prochaine réunion (le cas échéant).



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas permettre le développement d'un débat lors de la réunion des directeurs sportifs : le but principal de la réunion est de fournir des informations. Les points litigieux doivent être discutés en personne une fois la réunion terminée.
- Ne pas faire durer la réunion des directeurs sportifs plus longtemps que nécessaire : s'assurer de s'en tenir aux informations pertinentes qui ne sont pas déjà disponibles dans le guide technique ou à des informations qui ne sont pas claires ou qui ont changé.

#### 4.2.3. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES



Le collège des Commissaires est le groupe d'officiels responsables de la supervision et du contrôle des aspects sportifs de la course.

#### DÉFINITION GÉNÉRALE

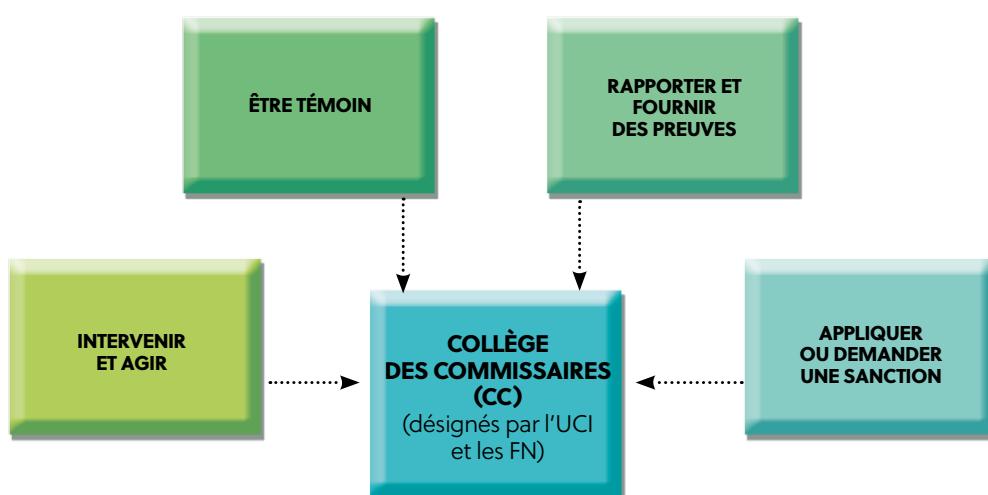


SCHÉMA. Les compétences du Commissaire

Le collège des Commissaires (CC) est composé, dans le cas des courses internationales, de tous les officiels responsables du site de l'épreuve et qui ont été désignés par l'UCI et par la Fédération Nationale. Dans le cas des courses nationales, il est composé de tous les officiels responsables du site de l'épreuve et qui ont été désignés par la Fédération Nationale.

Le collège des Commissaires peut comprendre un certain nombre de Commissaires assistants désignés par la Fédération Nationale hôte ou l'une de ses fédérations constituantes régionales.

Tous les membres du collège, sont, par définition, des Commissaires. Quel que soit leur niveau, ils sont donc tous responsables de l'arbitrage et sont habilités à : **intervenir et agir, être témoin, faire un rapport et fournir des preuves, appliquer ou demander une sanction**, etc.

Lors d'une séance du collège, en cas de différend, les décisions se prendront à la **majorité**.

 Le collège des Commissaires se compose toujours d'un président (PCC), responsable de la supervision de l'ensemble des autres Commissaires et de la répartition des tâches, et de quelques membres du collège ayant des responsabilités particulières. Le nombre de Commissaires désignés membres du collège dépend du type et du niveau de la course (XC, DH, 4X, XCE, course d'étapes, course nationale, classe 3, 2, 1, championnat continental, Coupe du Monde, Championnats du Monde ou compétitions importantes) conformément à l'**ARTICLE 1.2.116** du Règlement UCI.

## ATTRIBUTIONS ET POUVOIRS DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

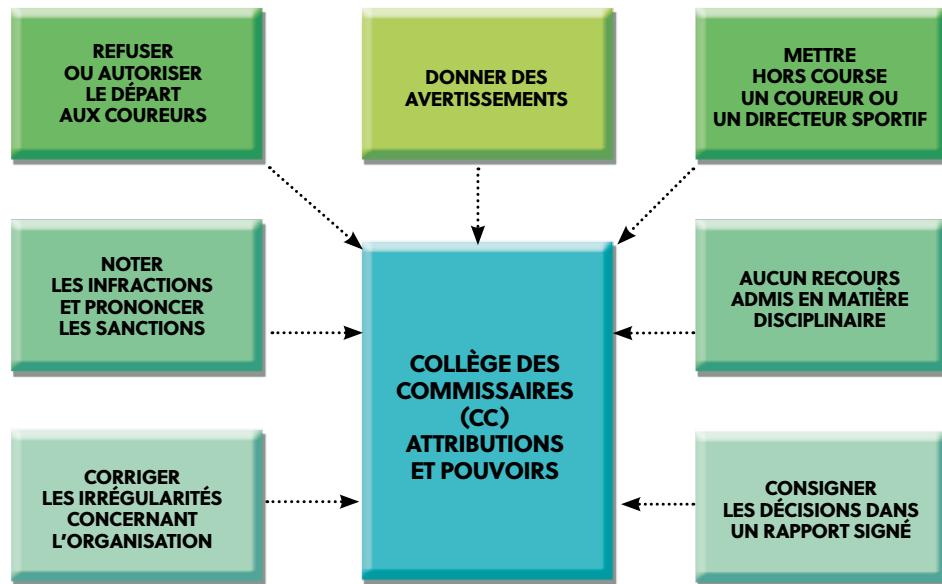


SCHÉMA. Attributions et pouvoirs du collège des Commissaires

Le collège des Commissaires fera rectifier toute irrégularité qu'il constate concernant l'organisation de l'épreuve.

Les Commissaires notent les infractions et prononcent les sanctions dans leurs domaines de compétence. Chaque Commissaire note les infractions et les consigne dans un rapport qu'il signe. En l'absence de preuve du contraire, les rapports des Commissaires peuvent avoir force probante quant aux faits qu'ils constatent. Les sanctions sont prononcées par le collège des Commissaires, à la majorité des voix.

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

- refuser le départ aux coureurs s'ils ne sont pas en règle ou s'ils ne sont pas en état de participer à l'épreuve,
- donner des avertissements,
- mettre immédiatement hors course un coureur ou un directeur sportif qui commet une faute grave, qui n'est plus en état de continuer la compétition ou qui présente un danger pour d'autres personnes.

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.

Les décisions sont consignées dans un rapport signé.

## TERMINOLOGIE

Auparavant, le collège des Commissaires était désigné sous différents noms (pouvant varier d'un pays à un autre), tel que le "jury" ou le "jury de la course" ou le "comité des Commissaires". Ces expressions, même si elles signifient toutes la même chose, ne doivent plus être utilisées. L'expression courante pour se référer au groupe de Commissaires désignés pour superviser une course doit toujours être "le collège des Commissaires".

#### 4.2.3.1. 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.

Le président du collège des Commissaires est chargé de multiples tâches et a de lourdes responsabilités dans la mesure où, lors de l'épreuve, il ou elle est le seul représentant des instances sportives et doit traiter avec les différents acteurs à l'échelon course : l'organisateur, les directeurs sportifs, les coureurs, les médias, etc.

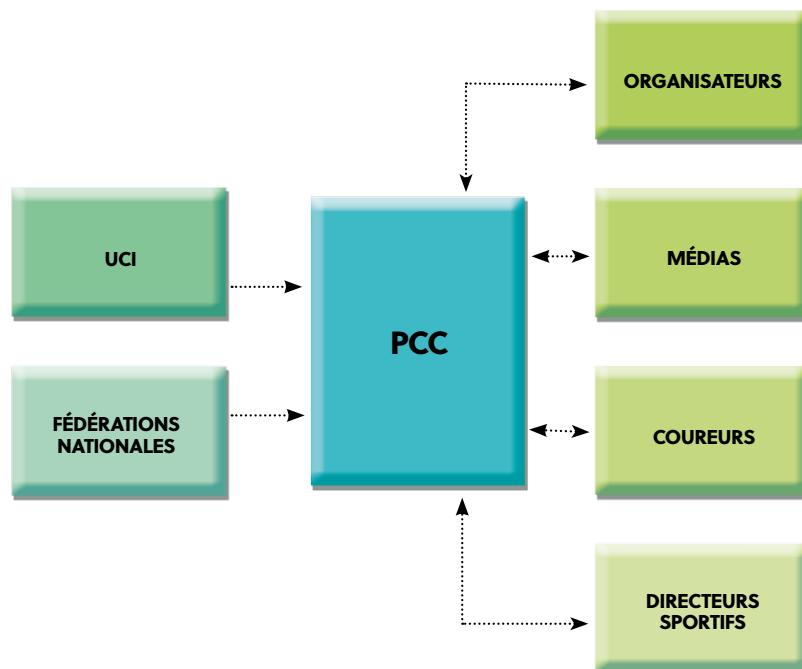
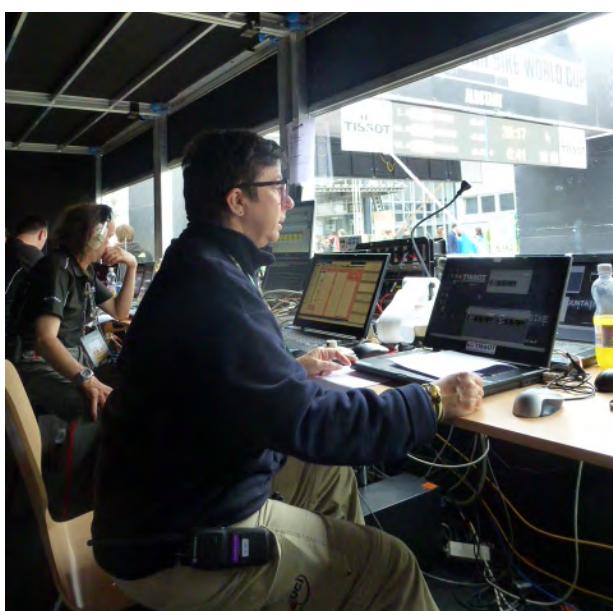


SCHÉMA. PCC



Le PCC occupe le rôle d'animateur au sein du collège et de coordinateur auprès de l'organisateur, ce qui exige une connaissance de la situation de la course et de tous les aspects techniques pertinents de l'épreuve, ainsi que connaître les règlements qui sont applicables.

Pas ailleurs, le PCC est responsable de la supervision de la course pendant l'épreuve.

Le rôle principal du PCC est par définition celui d'un directeur, responsable de la gestion des aspects sportifs de l'épreuve ; il s'acquitte de cette responsabilité en surveillant le travail du collège des Commissaires et des Commissaires adjoints.

Indépendamment de tout poste particulier accordé au Commissaire national en tant que membre du collège, par sa fédération, le PCC est toujours l'autorité finale vis-à-vis des tâches qui seront accomplies par tous les membres du collège des Commissaires ou par les Commissaires adjoints.

Le PCC est également, vis-à-vis de l'organisateur, la personne de référence pour tout ce qui concerne le règlement.

#### 4.2.3.2. Les Commissaires titulaires

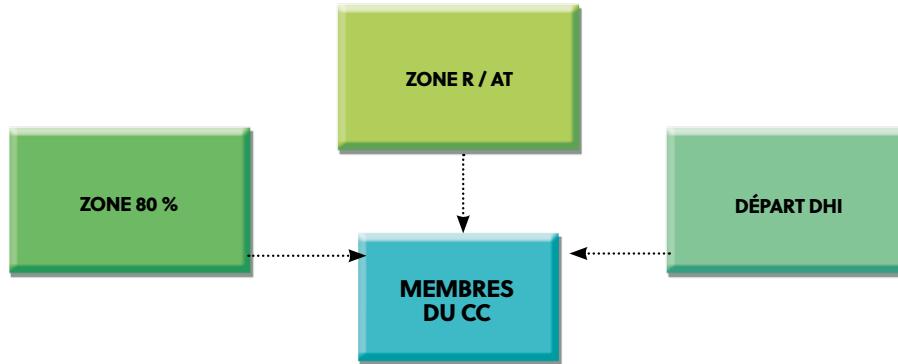


SCHÉMA. Tâches spécifiques des membres du CC

Les Commissaires sont souvent désignés "membres du collège des Commissaires" mais un rôle spécifique ne leur est pas attribué par la fédération cycliste qui les a désignés ; c'est généralement le président du collège des Commissaires qui leur confie des tâches spécifiques avant le départ de la course. Ces tâches incluent généralement de travailler dans la zone du 80 %, de surveiller une ou plusieurs zones de ravitaillement/assistance technique ou d'aider à surveiller le départ des épreuves de descente.

Le PCC doit planifier le travail du collège des Commissaires pour chaque jour de compétition, afin de garantir que toutes les tâches principales seront accomplies. Dans l'illustration ci-dessous, les initiales (par exemple, "PB") sont celles de chaque Commissaire. Une grille de répartition des tâches, similaire à celle montrée ci-dessous, doit impérativement être remise à chaque Commissaire pour que tous connaissent les responsabilités des autres officiels.

	SAMEDI								
	DHI			XCO			XC		
	remontée	départ	arrivée	départ	80%	arrivée	ZT	départ	arrivée
PB (CI) - ASSISTANT PCC								X	
AF									X
PG	X							X	
AS				X				X	
GB		X						X	
DB – COMM-JUGE ARRIVÉE			X	X					X
GC								X	
MV									X
OV (CI) - SECRÉTAIRE									

#### 4.2.3.3. Le juge à l'arrivée (JA)

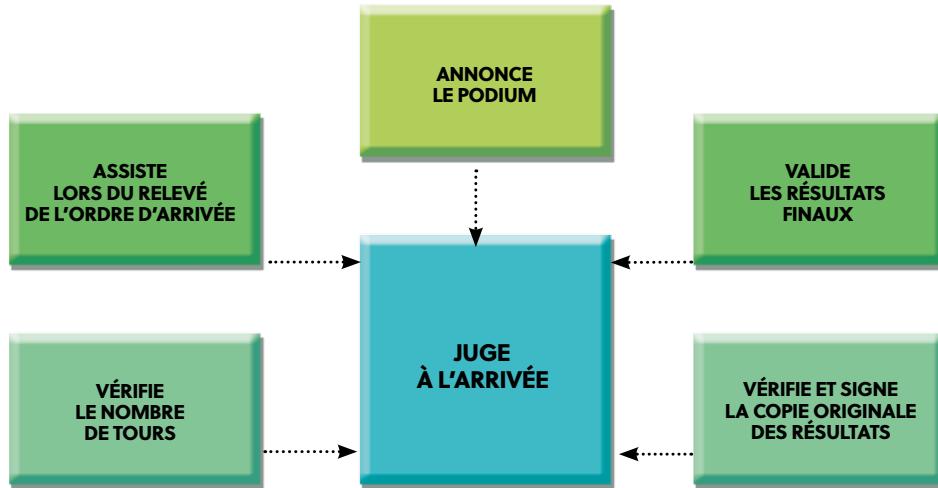


SCHÉMA. Tâches du juge à l'arrivée

Le juge à l'arrivée a un rôle spécifique essentiel à jouer et il est important de le souligner car sa tâche est délicate et parfois ingrate. Son rôle est conditionné par les ressources à sa disposition pour l'établissement des résultats/classements intermédiaires (pour les courses MTB par étapes) et des résultats finaux.



À l'arrivée, le juge doit :

- Vérifier le nombre de tours que comporte la course et s'assurer que le compte-tours de la ligne d'arrivée (et celui de la moto de tête), affiche le nombre correct de tours restant à accomplir.
- S'organiser, suivant les moyens à sa disposition, pour se faire aider lors de l'établissement de l'ordre d'arrivée car les officiels doivent fonctionner comme s'il n'y avait pas de photo-finish ou de transpondeurs (livrer un ordre d'arrivée produit manuellement).
- Être en mesure d'annoncer rapidement le "podium" car la cérémonie protocolaire se déroule généralement dans les 10 minutes après l'arrivée du vainqueur. Cela favorise également le travail des médias qui doivent diffuser les résultats sans retard. Cette tâche revêt encore plus d'importance pendant les courses par étapes car les nouveaux leaders au classement général doivent aussi être calculés rapidement (une tâche qui demande au préalable un peu de préparation).
- Vérifier les résultats finaux en effectuant un contrôle croisé avec le Commissaire du 80 % (pour les épreuves XCO) et le prestataire du chronométrage. Un rapide contrôle avec les Commissaires (ou signaleurs) des zones de ravitaillement/AT est également utile, car c'est souvent l'environnement où les coureurs abandonnent la course (DNF).
- Vérifier la copie originale des résultats une dernière fois avant de les valider et d'en faire des copies pour distribution à la permanence, aux médias et aux directeurs sportifs.

#### À NOTER

Il est bon de préciser que le juge à l'arrivée est le seul officiel responsable de tous les classements. Le juge à l'arrivée ne doit jamais se reposer sur les prestataires de chronométrage/services de photo-finish et doit toujours vérifier et signer personnellement les documents avant leur distribution.

#### 4.2.3.4. Le secrétaire

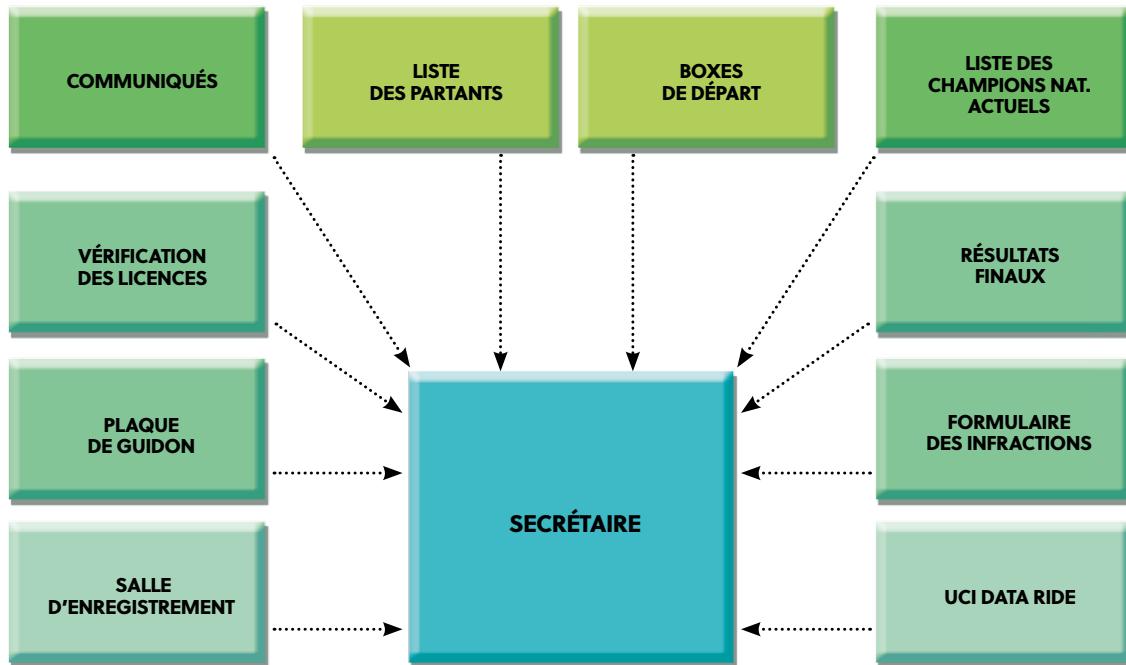


SCHÉMA. Tâches du secrétaire



Le secrétaire a lui aussi un rôle très important à jouer. Tout comme le juge à l'arrivée, il est le seul officiel responsable de la préparation et de la vérification des résultats, il est le seul officiel responsable de la gestion des processus administratifs sur lesquels reposent la course, c'est-à-dire, l'enregistrement et la vérification des licences (confirmation des partants) ainsi que la préparation des listes de départs selon les classements appropriés – classements UCI pour les épreuves internationales ou classements nationaux pour les épreuves nationales.

Lors de la préparation et de la gestion de l'administration de la course, le secrétaire doit :

- Travailler avec l'organisation de la course pour préparer la salle d'enregistrement de la course et garantir que les numéros de dossards des coureurs sont correctement préparés et attribués (les numéros ne sont remis aux coureurs qu'une fois le processus d'enregistrement effectué avec succès).
- S'assurer que les licences de tous les coureurs ont été vérifiées pour confirmer l'identité, la catégorie et la nationalité des coureurs et que les frais d'inscriptions ont été payés, avant de remettre les dossards et plaques de guidon aux coureurs.
- Publier et distribuer les communiqués du collège des Commissaires.
- Télécharger à l'avance les plus récents classements (UCI ou nationaux) qui seront utilisés pour établir les listes de départs.
- Préparer les panneaux pour les boxes de départ des courses XC.
- Télécharger à l'avance les plus récentes listes des champions nationaux pour contrôler qu'ils sont indiqués sur les listes de départ, ainsi que les codes UCI.
- Télécharger la liste des équipes UCI MTB et UCI ELITE MTB. Les équipes UCI ELITE MTB sont dispensées des frais d'enregistrement pour les courses inscrites au calendrier international dans la discipline pour laquelle l'équipe est inscrite : endurance (épreuves XC sauf courses par étapes) ou gravity. Ceci s'applique à la classe HC, aux classes 1/2/3 et aux épreuves de Coupe du Monde.
- Préparer et/ou vérifier que les listes de départs sont correctement organisées selon le classement le plus récent, que les numéros de dossards sont corrects et qu'aucun coureur inscrit pour la course n'a été omis de la liste.
- Travailler avec le prestataire de chronométrage et le juge à l'arrivée pour s'assurer que les résultats finaux sont corrects et mis à la disposition des médias, des directeurs sportifs et envoyés à l'UCI (pour les épreuves internationales) ou au FN (épreuves nationales).
- Préparer le "formulaire des infractions (sanctions)" qui sera annexé au rapport préparé par le PCC.
- Envoyer les résultats par courriel à Infostrada Sports par le biais du formulaire "Retour des résultats" (qui peut être téléchargé sur l'Extranet des Commissaires à partir du site UCI).

#### 4.2.3.5. Commissaires adjoints

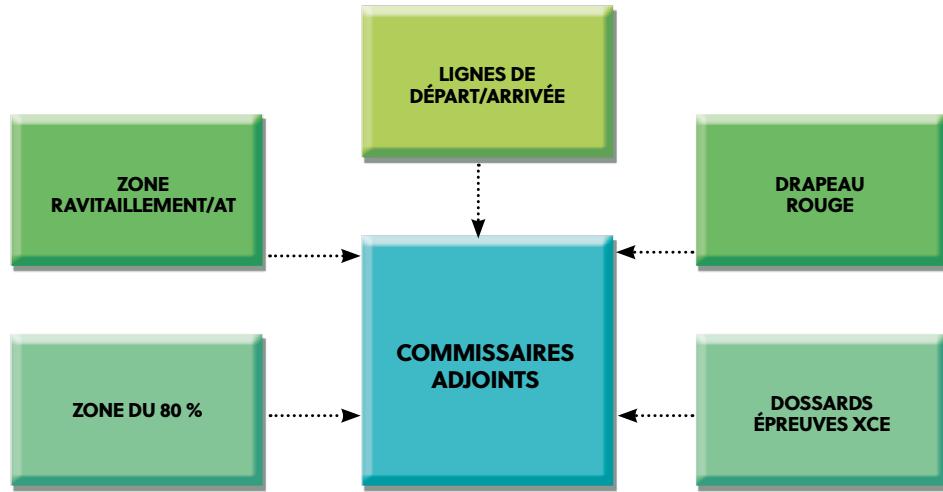


SCHÉMA. Tâches des Commissaires adjoints



Les Commissaires adjoints assistent les membres du collège des Commissaires dans l'accomplissement de leurs devoirs. Souvent, cela comprend de contrôler les coureurs dans la zone d'appel, d'aider dans la zone du 80 %, dans les zones de ravitaillement/AT ou près des lignes de départ ou d'arrivée. Ils peuvent aussi être placés le long du parcours de la course pour aider lors de la procédure du drapeau rouge pendant les épreuves de descente ou aider au contrôle sportif de la course à des points clés du parcours.

Pendant les épreuves XCE, ils contrôlent aussi que les coureurs qui participeront à l'épreuve principale, suite à la manche qualificative, sont munis du bon numéro de dossard.

#### À NOTER

Si l'assistant PCC est désigné par la fédération hôte, il/elle peut servir de "trait d'union" ou de "coordinateur" entre le PCC, l'organisateur et les autres Commissaires Nationaux, et de ce fait, pallier aux éventuels problèmes linguistiques.

#### 4.2.3.6. Le délégué technique (DT)

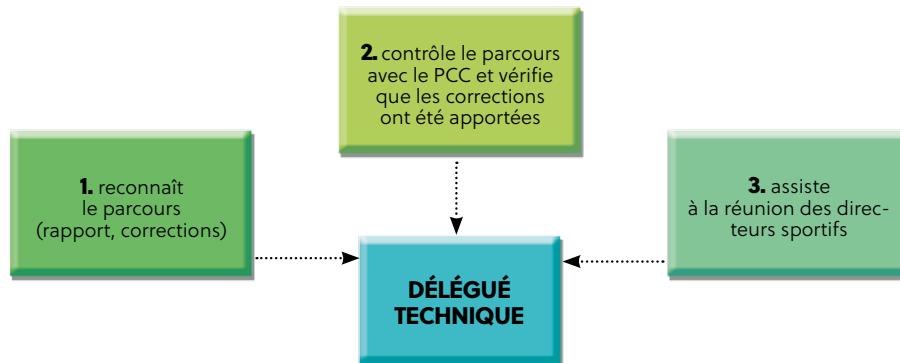


SCHÉMA. Tâches du délégué technique



Les tâches du délégué technique (DT) sont définies dans la réglementation en vigueur (**ARTICLES 4.1.012 – 4.1.016**). En bref, le DT s'occupe des aspects techniques de l'épreuve (les aspects sportifs relevant du collège des Commissaires) et de la liaison avec le siège de l'UCI (ou, le cas échéant, avec celui de la FN).

Le DT effectue la reconnaissance du parcours avec le responsable de l'organisation et il fait un rapport portant sur des changements éventuels.



Il fera à nouveau un contrôle du parcours avec le PCC et le responsable du parcours avant la première séance d'entraînement officiel pour s'assurer que les corrections éventuelles mentionnées dans son rapport ont été effectuées.

Il revient au DT de "livrer" aux Commissaires un parcours sécurisé tant pour les athlètes que pour les spectateurs tout en s'assurant que ce parcours soit conforme aux limites définies par le règlement et offre les meilleures conditions sportives possibles. C'est le DT qui approuve la version finale du parcours.

Le DT assiste aussi à la réunion des directeurs sportifs.

Le travail entre le PCC et le DT doit être vu comme un travail d'équipe, même si dans leur juridiction respective c'est soit le DT soit le PCC qui a la décision ultime.

Le rôle de DT peut, dans certaines épreuves, devenir la responsabilité du PCC. L'UCI désigne généralement un délégué technique seulement pour les Championnats du Monde, les épreuves de Coupe du Monde, les championnats continentaux et les Jeux Olympiques. Les Fédérations Nationales peuvent aussi désigner un délégué technique dans le cadre de certaines épreuves nationales, par exemple, les championnats nationaux.

Il va de soi que si le PCC assume le rôle de DT, il/elle doit gérer les deux rôles.





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITES ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les rôles distinctifs des membres du collège des Commissaires et des Commissaires adjoints désignés par leur FN pour prendre part à des épreuves nationales.
- Décrire les rôles distinctifs des membres du collège des Commissaires et des Commissaires adjoints désignés pour prendre part à des épreuves internationales.
- Expliquer les responsabilités et les pouvoirs du collège des Commissaires.
- Expliquer le rôle du délégué technique dans le cadre d'épreuves internationales.
- Dresser la liste des types d'épreuves au cours desquelles le PCC n'assume pas le rôle de DT.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Préparer l'évènement en communiquant avec l'organisateur et les membres du collège des Commissaires.
- 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

- Ne pas s'immiscer dans l'organisation.
- Ne pas 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.

#### 4.2.4.

#### DIRECTION SPORTIVE PENDANT LA COURSE

La direction sportive des épreuves de mountain bike commence bien avant le début de la course. Certains aspects réglementés de l'épreuve, tels que le processus d'enregistrement et de signature de la feuille de départ et l'établissement des listes de départ doivent être accomplies à l'avance. Il est essentiel que ces tâches soient effectuées correctement et dans les délais car elles sont essentielles pour déterminer l'ordre de départ, ce qui peut avoir un impact important sur l'issue de la course. Il en incombe au collège des Commissaires de contrôler ces tâches.

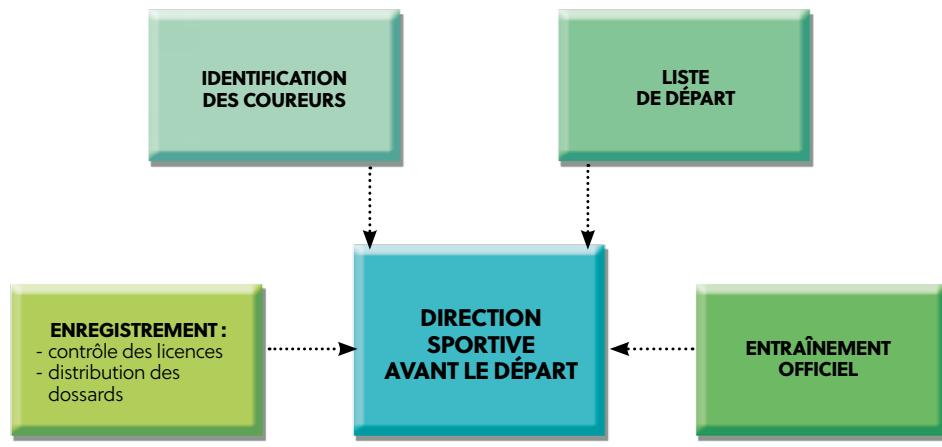


SCHÉMA. Direction sportive avant le départ

##### 4.2.4.1. Enregistrement

Comme mentionné auparavant, à la [section 4.2.1.2](#), le but de l'"Enregistrement" ou "Confirmation des partants" est de vérifier que chaque coureur figurant sur la liste des inscrits :



- Est correctement identifié (nom, équipe, code UCI et pays).
- Est inscrit dans la bonne catégorie.
- Va prendre le départ (à noter que parfois la confirmation des partants a lieu après la période d'enregistrement, p. ex. dans les courses de relais par équipes).
- A une licence valide pour la saison en cours et ne fait pas l'objet d'une suspension.
- S'est acquitté (le cas échéant) des frais d'inscription. Les coureurs appartenant à une équipe MTB ELITE UCI sont, pour la plupart des courses internationales, exemptés du paiement des frais d'inscription pour la discipline dans laquelle l'équipe est spécialisée.
- Reçoit le bon numéro de dossard et est inscrit sur la liste de départ conformément à son classement UCI.

L'enregistrement est effectué sous la responsabilité du secrétaire. Toutefois, dans un souci de cohérence, il faudrait dire "Confirmation des partants".



Il est important d'aménager les différentes tables et postes selon l'espace disponible dans la salle d'enregistrement.

Habituellement, il y deux postes principaux :

### **1. CONTRÔLE DES LICENCES : VÉRIFICATION DU CODE UCI, DE L'ÂGE, DE LA NATIONALITÉ, DE LA CATÉGORIE, ETC.**



SCHÉMA. Contrôle des licences

En aucun cas, il sera permis de laisser courir un athlète sans licence.



Le licencié ne peut l'être que d'une seule Fédération Nationale (**ARTICLE 1.1.009**).

La licence présentée doit être valide et signée par son titulaire.

Si un coureur a oublié sa licence, le secrétaire invitera le coureur à contacter lui-même sa Fédération Nationale afin de lui demander de faire parvenir une télécopie (fax) confirmant que le coureur est bien licencié auprès de cette FN.



Pour les épreuves de cross-country marathon, les Séries MTB Marathon UCI ou les épreuves d'Enduro, les coureurs masters peuvent participer avec une licence temporaire ou journalière délivrée par leur Fédération Nationale compétente. La licence mentionne clairement les dates de début et de fin de validité. La Fédération Nationale veille à ce que le porteur d'une licence temporaire ou journalière bénéficie pour la durée de sa licence, de la même couverture d'assurance et des mêmes avantages que ceux rattachés à une licence annuelle (**ARTICLE 4.1.010**). Il est important également de savoir que certaines fédérations n'autorisent pas les licences temporaires ou journalières. Il sera donc essentiel que le PCC obtienne cette information bien à l'avance afin d'éviter toute polémique (et surtout bien des déceptions) lors de l'enregistrement. Hormis cette possibilité de licences temporaire ou journalière, seule une licence annuelle émise par une fédération membre de l'UCI sera acceptée.



Il est important, lors de l'enregistrement, de bien valider l'âge des coureurs (juniors ou masters) ; au besoin vous pouvez exiger la confirmation de l'âge à l'aide d'un document officiel autre que la licence (passeport, carte d'identité nationale, etc.). Dans le cas d'épreuves disputées par des équipes nationales, telles que les Championnats du Monde, les passeports des coureurs seront présentés en même temps que les licences.

Il est important également de vérifier l'exactitude, à partir des licences, des informations figurant sur les listes de départ (orthographe des noms de famille et des prénoms, code UCI, etc.) car ces listes de départ (et les résultats) serviront pour le calcul des différents classements tant UCI que nationaux.

**EXEMPLE**

Recto

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE <b>UCI</b>		
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE		
Catégorie UCI	UCI ID	UCI : ANNÉE
Catégorie nationale	Numéro	
Nom	Date de naissance	
Prénom	Adresse	
Nationalité	Sexe : H / F	
Équipe		
Club		
Délivrée le		

Verso

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE <b>UCI</b>		
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE		
Photo	Le titulaire se soumet aux Règlements 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 délivrée 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 :

2017	Blanc
2018	Jaune
2019	Bleu
2020	Rouge
2021	Vert

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

**2. REMISE DES NUMÉROS DE DOSSARDS**

La dernière étape du processus d'enregistrement consiste à remettre les numéros de dossards. Aucun coureur ne recevra son numéro avant que le contrôle de la licence et que le paiement (le cas échéant) des frais d'inscription n'aient été effectués, et que toutes les conditions de participation à l'épreuve – telles que spécifiées dans le guide technique – n'aient été satisfaites.

Lors de certains événements, tels que les Championnats du Monde, les Commissaires doivent également vérifier que la publicité sur l'équipement vestimentaire national (maillot et cuissard) se conforme au Règlement UCI. Ce contrôle s'effectue habituellement pendant l'enregistrement et constitue une des premières étapes du processus de confirmation.

Il est essentiel que le secrétaire explique le processus au membre de l'organisation chargé de superviser la confirmation des coureurs (décrite en [section 4.2.1.2](#) du présent guide).

#### 4.2.4.2. Identification des coureurs (numéros de dossards)

Une fois le contrôle de la licence par les Commissaires terminée, le processus d'enregistrement s'achève par la remise des numéros de dossards. Pour les courses de mountain bike, une plaque de guidon et un numéro de dossard assorti sont remis aux coureurs. Il est défendu aux athlètes de modifier, couper voire changer leurs numéros. Les plaques de guidon sont obligatoires quand le coureur est sur le parcours, pendant l'entraînement ou la compétition. De plus, le port du dossard est également obligatoire durant la compétition.



#### 4.2.4.3. Avant le départ

##### 4.2.4.3.1. Listes de départ

À la suite de la période d'enregistrement, le secrétaire coopère avec le prestataire de chronométrage pour la préparation de la liste de départ de la compétition.

 Une liste de départ, montrant l'ordre de départ, est établie pour chaque catégorie dans le cadre de la compétition. Pour la plupart des épreuves internationales (**ARTICLES 4.2.061** et **4.5.015**), l'ordre de départ est déterminé selon le dernier classement UCI publié pour la discipline. Dans le cas de courses nationales qui ne sont pas aussi des épreuves internationales, un classement national peut être utilisé.

La liste de départ doit contenir les informations suivantes :



- le nom de la course et la date,
- l'heure de départ,
- la catégorie,
- la distance de la course (y compris, pour les compétitions XCO, le nombre de tours),
- le numéro de dossard, le nom, le code UCI, le nom de l'équipe et le pays de chaque coureur dans l'ordre de départ : du premier au dernier coureur à prendre le départ (ou à être appelé à sur la ligne de départ pour les courses XC),

- pour les épreuves DHI, l'heure à laquelle chaque coureur doit prendre le départ :

- lors des épreuves DHI, la manche de placement ou de qualification s'effectue dans l'ordre inverse du classement, c'est-à-dire que le coureur le mieux classé prend le départ en dernier. Les listes de départ de la finale sont alors établies dans l'ordre inverse des résultats obtenus aux manches de placement ou de qualification.

- pour les épreuves XCE, la liste de départ pour la manche de qualification commence à partir du numéro 33 (ou 37) :

- la liste de départ est basée sur le dernier classement UCI publié. Elle est établie selon l'ordre décrit dans l'**ARTICLE 4.2.011**.  
- pour l'épreuve principale, les dossards sont attribués en fonction des résultats de la manche de qualification, en octroyant le numéro 1 au vainqueur de celle-ci.

Des exemples de listes de départs XCO et DHI sont donnés ci-dessous.



**DOWNSHILL 1**  
Pietermaritzburg (RSA) - 12 APR 2014

**Start List**

WCS: World Cup final Standings: 2013  
UCI: UCI Ranking as of April 1st, 2014

Start	Time	N°	UCT Code	Name	Team	WCS - UCI
1	13:15:00	25	USA19820318	N PASO Jaclyn		53
2	13:16:00	22	AUS19960118	MOLLOY Tegan		40
3	13:17:00	21	ECU19840319	MARGGRAFF Diana		40
4	13:18:00	24	GBR19880319	MCLELLAN Sophie		79
5	13:19:00	23	AUS19950327	BEECHON Danielle	GREEN TO GOLD RACE DEVELOPMENT	61
6	13:20:00	15	CAN19901027	BROWN Casey	BERGAMONT HAYES WORLD TEAM	15 18
7	13:21:00	P 7	SUI19860919	NCh SIEGENTHALER Emille	OSTAAD-SCOTT	7 7
8	13:22:00	13	CAN19880826	NCh GATTO Micaela	PIVOT FACTORY DH TEAM	13 12
9	13:23:00	11	GBR19880327	GRANT Jordan		11 14
10	13:27:00	P 4	FRA19900208	NICOLLE Myriam	COMMENCAL / RIDING ADDICTION	4 4
11	13:29:00	P 9	GBR19950615	SEAGRAVE Tahnee	FMD RACING	9 10
12	13:31:00	P 5	FRA19900613	CHARRE Morgane	EVL VENGEANCE TEAM	5 5
13	13:33:00	P 10	AUS19880613	NCh HANNAH Tracey	HUTCHINSON UR	10 11
14	13:34:00	P 6	GBR19880327	LEWIS Sophie		9 9
15	13:37:00	P 2	FRA19860527	RAGOT Emmeline	LAPIERE GRAVITY REPUBLIC	2 2
16	13:38:00	P 1	GBR19871206	WCh ATHERTON Rachel	GT FACTORY RACING	1 1
17	13:41:00	P 3	GBR19930311	CARPENTER Manon	MADISON SARACEN FACTORY TEAM	3 3

Entries / NOCs: 17/8

EXAMPLE. Liste de départ DHI



**CROSS-COUNTRY OLYMPIC 1**  
Pietermaritzburg (RSA) - 13 APR 2014

**Start List**

UCI: UCI Ranking as of April 1st, 2014  
SO (Start Order): as per UCI Ranking (Art. 4.5.015)

SO	N°	UCT Code	Name	Team	Start Time > 15:30	UCI
1	1	SUI19860513	WCh SCHURTER Nino	SCOTT-OOLDO MTB RACING TEAM	1	
2	2	FRA19860818	NCh ABSALON Julien	BMC MOUNTAINBIKE RACING TEAM	2	
3	3	AUS19850809	NCh MCCONNELL Daniel	TREK FACTORY RACING	3	
4	4	GBR19860309	NCh CHANNAH Tracey	MULTIVAN MERIDA FACTORY TEAM	4	
5	5	ITA19841013	NCh FONTANA Marco Aurelio	CANNONDALE FACTORY RACING	5	
6	6	FRA19861205	MAROTTE Maxime	BH-SUNTOR-KMC	6	
7	7	SUI19870718	NCh GIGER Fabian	GIANT PRO XC TEAM	7	
8	8	ESP19780624	NCh HERMIDA Miquel, José Antonio	MULTIVAN MERIDA TEAM	8	
9	9	GBR19861013	NCh FLUCHIGER Lukas	SPECIALIZED RACING XC	9	
10	10	GBR19850820	NCh YAMAMOTO Kohki	SRAM RUBENA TREK	11	
11	11	CZE19860711	SKARNTZ Jan	SCOTT-OOLDO MTB RACING TEAM	12	
12	12	SUI19820218	NCh VOIGEL Florian	FIRECRACKER	13	
13	13	GBR19820210	NCh FURKASZ	CANNONDALE FACTORY RACING	14	
14	14	GBR19860330	NCh AVANCINI Henrique	CALOI TEAM	15	
15	15	ITA19880927	NCh FLUCKIGER Mathias	STOCKLI PRO TEAM	16	
16	16	AUT19900424	NCh GEIBAUER Alexander	LJDRO DRAIN BIANCHI	17	
17	17	FRA19863003	NCh TEMPIER Stéphane	BH-SUNTOR-KMC	18	
18	18	GBR19850305	NCh LITZINGER Thomas	MULTIVAN MERIDA FACTORY TEAM	19	
19	19	ITA19910719	NCh KERSCHBAUMR Gerhard	LJDRO DRAIN BIANCHI	20	
20	20	NED19840116	NCh VAN HOUTS Rudi	MULTIVAN MERIDA TEAM	21	
21	21	GER19820624	NCh MILATZ Moritz	BMC MOUNTAINBIKE RACING TEAM	23	
22	22	GBR19860529	NCh LINDGREN Mattias	GIANT PRO TEAM	25	
23	23	GBR19860529	NCh MARTINS GUTTERREZ Z Sergio	TREK FACTORY RACING	28	
24	24	BEL19850731	NCh VAN HOVOELS Kevin	VERSUSY TEAM	30	
25	25	GER19910716	NCh SCHULTE-LUENZUM Markus	FOCUS XC TEAM	33	
26	26	AUS19890308	NCh MARKS Karl	OTIZTA SCOTT RACING TEAM	34	
27	27	SUI19860729	NCh FANGER Martin	BMC MOUNTAINBIKE RACING TEAM	36	
28	28	SVK19860812	NCh LAMI Michal		37	
29	29	NAAF Ralph	NCh MAESTRI GIOVANNI	BMC MOUNTAINBIKE RACING TEAM	39	
30	30	AUT19861126	NCh HOGENWARTER Uwe	FOCUS XC TEAM	41	
31	31	GBR19800315	NCh RYBICKA Nicola	CYCLOCROSS ROMA MTB TEAM	47	
32	32	GBR19800315	NCh GUAN Huiwei	ORANGE MONKEY PRO TEAM	49	
33	33	ISR19900619	NCh HAIMY Shlomi	FOCUS XC TEAM	50	
34	34	RSA19871224	NCh BEUKES Matthys		52	
35	35	SUI19860820	NCh ROMEOU Nicolas		54	
36	36	GBR19850301	NCh DNECHOU Loïc	CALIVISOR VTT	57	
37	37	GER19900329	NCh STEUBAHN Simon	TEAM BULLS	58	
38	38	CAN19870716	NCh GAGNE Raphael		60	
39	39	SWE19880202	NCh WEINGELIN Mathias		61	
40	40	GBR19860312	NCh VILLENEUVE Marcel	SCOTT-OOLDO MTB RACING TEAM	66	
41	41	RUS19850303	NCh SINTSOV Anton	TITCI LGJ INTERNATIONAL TEAM	69	
42	42	GER19750517	NCh KURSCHAT Wolfram	TOPEAK ERGON RACING TEAM	71	
43	43	GBR19910529	NCh BRAIDOT Danièle		72	
44	44	RSA19901024	NCh CROIESON Rourke	KARGO PRO MTB TEAM	82	

WWW.UCI.CH  
Report Created: FR 19 APR 2014 11:29

EXAMPLE. Liste de départ XCO

#### 4.2.4.3.2. Entraînement officiel



Selon **ARTICLE 4.1.022**, du Règlement UCI MTB, le parcours ne peut être emprunté par les coureurs que pendant les épreuves et les périodes d'entraînement officiel. Des signaliseurs et du personnel médical seront présents durant les périodes d'entraînement officiel. Toute autre personne doit être tenue à l'écart du parcours.

Cela dit, les courses de mountain bike se déroulent souvent sur des domaines skiables qui entretiennent un réseau de sentiers de mountain bike ouverts tous les jours. Le parcours emprunte souvent ces réseaux de sentiers et de ce fait, il peut être difficile de le fermer complètement en dehors des périodes d'entraînement officiel. Si les coureurs rencontrent les Commissaires, lors d'une reconnaissance de parcours par exemple, ils seront prévenus que le parcours n'est pas ouvert et qu'ils doivent le quitter dès que possible et ne pas s'entraîner avant la période d'entraînement officiel. Autoriser les coureurs à continuer de s'entraîner sur le parcours sans la présence des signaliseurs et du personnel médical pourrait engager leur responsabilité civile ainsi qu'être injuste envers les autres coureurs qui se conforment au calendrier d'entraînement officiel. De plus, si les coureurs sont présents lors de la reconnaissance du parcours, cela crée des risques pour les Commissaires, l'organisateur et le délégué technique.

Si les coureurs ne tenaient pas compte de cet avertissement, il serait approprié d'appliquer une amende substantielle pour désobéissance aux instructions du Commissaire et au calendrier officiel. Si cela se produisait à nouveau, la disqualification serait prononcée. Dans les cas extrêmes, le PCC a le droit de disqualifier avec effet immédiat les coureurs qui s'entraînent en dehors des horaires d'entraînement officiel. Un bon exemple de ceci serait les coureurs de descente qui s'entraînent toujours sur le parcours après la fermeture de ce dernier.

 Pour les épreuves de descente, les règlements particuliers exigent également que tous les coureurs accomplissent un minimum de deux parcours d'entraînement et qu'ils commencent toujours leur parcours d'entraînement au portillon de départ. L'ignorance de l'une de ces règles est sanctionnée par la disqualification (**ARTICLES 4.3.022 et 4.3.023**).

Il est clair également, que si, durant une épreuve il est constaté qu'un coureur, d'une catégorie autre que celle de la course disputée, s'entraîne sur le parcours, le coureur fautif sera disqualifié.



Enfin, l'entraînement officiel est considéré comme faisant partie intégrante de l'épreuve, et à ce titre, le règlement concernant l'équipement vestimentaire et le matériel est toujours en vigueur. Les Commissaires remarquant lors de l'entraînement, des coureurs ne portant pas l'équipement vestimentaire conforme (p. ex., le coureur ne porte pas le maillot de champion national) parleront à ces coureurs pour les mettre en garde qu'ils doivent se conformer au règlement. Cela donnera aux coureurs concernés le temps de remédier au problème avant que la course ne commence. Une fois entamée la procédure de mise en place ou de départ de la course, les sanctions pour de telles infractions seront appliquées. Toutefois, lors de l'entraînement officiel, des avertissements sont généralement donnés. Il est entendu que tout coureur dont l'équipement vestimentaire ou le matériel est considéré dangereux par les Commissaires ne sera pas autorisé à commencer l'entraînement jusqu'à ce que le problème soit résolu.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le but de l'enregistrement.
- Décrire comment vérifier les licences.
- Décrire les informations contenues dans les listes de départ.
- Expliquer le nombre et le format des numéros remis aux coureurs dans les courses MTB et quand ils doivent être utilisés.
- Expliquer quand les coureurs sont autorisés à s'entraîner sur le parcours et quand ils ne le sont pas.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les conditions dans lesquelles des inscriptions tardives peuvent être acceptées dans le cas d'épreuves de Coupe du Monde (**ARTICLE 4.5.001** et suivants).
- Expliquer le processus d'enregistrement ainsi que le processus de confirmation des partants pour les épreuves de Coupe du Monde et les Championnats du Monde (Règlement UCI, Titre IX, Championnats du Monde).

**4.2.5.****RÉPARTITION DES TÂCHES**

Chaque membre du collège des Commissaires a des tâches spécifiques à accomplir pendant la course.



Le détail des responsabilités et tâches des diverses positions tenues par les Commissaires lors d'épreuves MTB se résume comme suit :

<b>LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES</b>	.....	Responsable des aspects sportifs de la course. Il dirige le travail du collège des Commissaires.
<b>LE SECRÉTAIRE UCI</b>	.....	Responsable de l'enregistrement y compris le contrôle des licences et la distribution des numéros de dossards. Établit ou vérifie les listes de départ. Coopère avec le juge à l'arrivée pour la vérification et la publication des résultats.
<b>L'ASSISTANT DU PCC (APCC)</b>	.....	Effectue les tâches déléguées par le PCC et au besoin le remplace. Pour les épreuves XCO, il tient souvent le rôle de Commissaire de la zone du 80 %, et supervise la zone de départ lors des épreuves DHI et XCE.
<b>LE COMMISSAIRE AU DÉPART (XC, DHI, 4X, XCE)</b>	.....	Exécute la procédure de départ : en XC, il affiche les numéros à l'entrée des boxes de départ, et supervise le placement des coureurs dans les boxes de départ. Il est à noter que pour les courses XCO, le Commissaire au départ peut aussi être juge à l'arrivée ou être responsable d'une zone de ravitaillement/AT. Pour les épreuves XCE le Commissaire au départ se tient sur la ligne de départ avec le prestataire de chronométrage (s'il est présent), afin d'éviter et de signaler un faux départ.
<b>LE JUGE À L'ARRIVÉE (XC, DHI, 4X, XCE)</b>	.....	Conserve un relevé manuel des résultats et de l'ordre de passage (courses XC) et vérifie les résultats produits par le prestataire de chronométrage. Pour les courses XC, il aide à contrôler le placement des coureurs dans les boxes de départ et rapporte le noms des coureurs n'ayant pas pris le départ (DNS) au prestataire de chronométrage. Travaille avec le Commissaire de la zone du 80 % et le secrétaire pour vérifier et prendre note des coureurs retiré dans la zone du 80 % et aussi rapporter au prestataire de chronométrage, le nom des coureurs n'ayant pas terminé la course (DNF).
<b>LES COMMISSAIRES ADJOINTS</b>	.....	Assistent les membres du collège des Commissaires dans l'exécution de leurs fonctions. Souvent cela comprend de placer les coureurs dans les grilles de départ, d'aider dans la zone du 80 % et sur les lignes de départ ou d'arrivée, et de contrôler dans la zone de ravitaillement/AT.

**SCHÉMA. Répartition des tâches**

Le schéma ci-dessus résume les tâches qui sont généralement attribuées à chaque membre du collège des Commissaires. Toutefois, ces tâches peuvent varier selon le type de course et aussi le nombre et l'expérience des Commissaires assignés. De ce fait, bien qu'il s'agisse des tâches standards assignées, le PCC peut, le cas échéant, décider de changer cette répartition.

#### 4.2.5.1. Le délégué technique



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Inspecter et approuver (ou faire rectifier) les zones techniques clés (départ, arrivée, zone d'appel, zones de ravitaillement/ assistance technique), et les autres infrastructures de la course (bureaux, horaire, calendrier, etc.).	Oui	Oui	Oui	Oui
Inspecter et approuver (ou faire rectifier) le parcours, tenir compte des préparatifs effectués par l'organisation et les commentaires du PCC.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être présent à la réunion des directeurs sportifs.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être le point de contact principal pour les directeurs sportifs pour les questions relatives au parcours et autres zones techniques.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être présent pendant l'appel et au départ de la course.	Oui	-	-	Oui
Être disponible sur la ligne d'arrivée pendant la course et mettre à jour le compte-tours sur la moto de tête.	Oui	-	-	Oui
Être présent sur la ligne d'arrivée pour gérer les photographes.	Oui	-	-	Oui
Être présent sur la ligne d'arrivée pour gérer le "hot seat".	-	Oui	-	-
Être présent dans le camion télévision avec le PCC (ou sur le parcours) pour observer la compétition et le comportement des coureurs.	-	-	Oui	-
S'assurer que les coureurs devant monter sur le podium s'y rendent le plus rapidement possible après la fin de la course.	Oui	Oui	Oui	Oui

#### 4.2.5.2. Le président du collège des Commissaires (PCC)



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Conjointement avec le DT (ou en tant que DT, si ce dernier n'est pas assigné), inspecter les zones techniques clés (départ, arrivée, zone d'appel, zones de ravitaillement/assistance technique), et le parcours.	Oui	Oui	Oui	Oui
Rencontrer l'organisateur pour se renseigner sur les préparatifs de l'épreuve.	Oui	Oui	Oui	Oui
Rencontrer le coordinateur des signaleurs et le responsable de l'équipe médicale pour vérifier que le parcours et les questions relatives aux soins médicaux et d'urgence ont été adéquatement préparés dans le cadre de l'épreuve.	Oui	Oui	Oui	Oui
Rencontrer le collège des Commissaires et les Commissaires adjoints pour s'entretenir des aspects techniques de la course et répartir les différentes tâches qui doivent être effectuées par les Commissaires.	Oui	Oui	Oui	Oui
Faire office de président lors de la réunion des directeurs sportifs.	Oui	Oui	Oui	Oui
Faire office de représentant et unique porte-parole des Commissaires vis-à-vis des directeurs sportifs, des coureurs, des médias et de l'organisation.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être présent et aider lors de l'appel et du départ de la course.	Oui	-	-	Oui
Être présent sur la ligne d'arrivée lorsque les vainqueurs arrivent pour juger le sprint final et le comportement des coureurs dans la zone d'arrivée.	Oui	-	-	-
Être présent sur la ligne d'arrivée pour observer le comportement des coureurs dans la zone d'arrivée et sur le "hot seat".	Oui	-	-	-
Décider si un arrêt de course est nécessaire et se charger des conditions de reprise de la compétition.	-	Oui	-	-
Pendant la course, gérer le travail des autres Commissaires en se déplaçant de poste en poste et fournir de l'aide si nécessaire.	Oui	-	-	-
Être présent dans le camion télévision (ou sur le parcours) pour observer la compétition et le comportement général des coureurs et prononcer les sanctions nécessaires (cartons rouge, bleue ou jaune).	-	-	Oui	Oui
Assister à la cérémonie protocolaire pour s'assurer que les coureurs s'y présentent correctement vêtus des maillots et cuissard, respectant le code vestimentaire stipulé dans le règlement et le guide technique.	Oui	Oui	Oui	Oui
Avec l'aide du collège des Commissaires, prononcer toutes les sanctions qui doivent appliquées.	Oui	Oui	Oui	Oui

#### 4.2.5.3. L'assistant du PCC



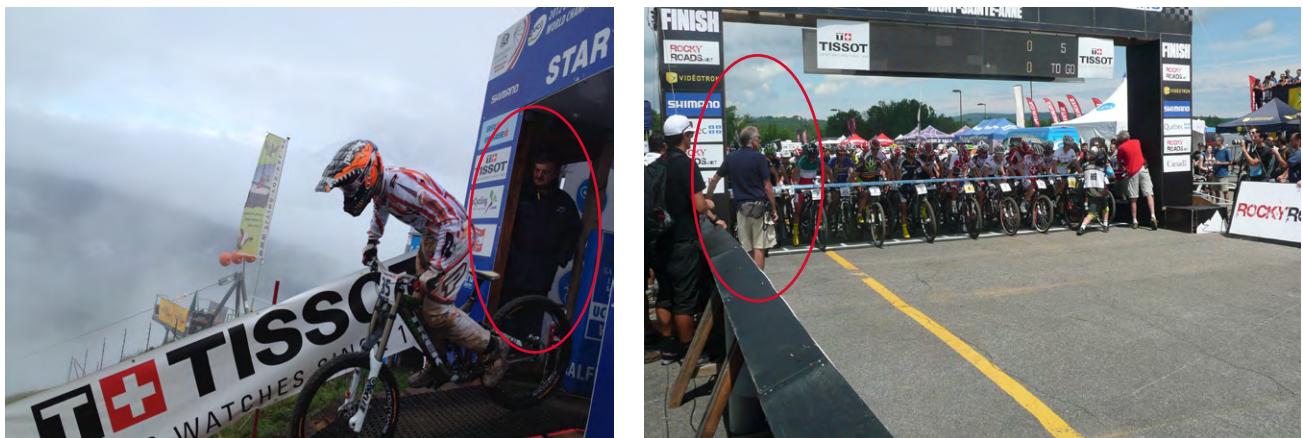
TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Représenter/faire office de PCC en son absence.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être présent à la réunion des directeurs sportifs.	Oui	Oui	Oui	Oui
Aider lors de l'appel des coureurs et du placement de ces derniers sur les lignes de départ.	Oui	-	-	Oui
Gérer la zone du 80 % et après la course, confirmer au juge à l'arrivée les noms des coureurs retirés dans la zone du 80 %.	Oui	-	-	-
Être présent lors du départ pour contrôler la conduite, l'équipement vestimentaire et le matériel des coureurs.	-	Oui	-	Oui
Si la règle des 80 % n'est pas en vigueur, contrôler une des zones de ravitaillement/assistance technique après le départ de la course.	Oui	-	-	-
Représenter le PCC sur la ligne d'arrivée pour confirmer les sanctions ou surveiller un tronçon clé du parcours lors de l'épreuve.	-	-	Oui	-

#### 4.2.5.4. Le secrétaire



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Coopérer avec l'organisation pour préparer et vérifier l'enregistrement, y compris le contrôle des licences et la remise des dossards.	Oui	Oui	Oui	Oui
Préparer les listes de départ conformément au Règlement UCI et/ou à celui de la Fédération Nationale, ou vérifier que les listes préparées par le prestataire de chronométrage sont correctes.	Oui	Oui	Oui	Oui
Être présent à la réunion des directeurs sportifs.	Si pos-sible	Si pos-sible	Si pos-sible	Si pos-sible
Conserver le contrôle global de l'administration de la course, y compris la révision de documents et faire office de coordinateur entre le travail du prestataire de chronométrage et celui du juge à l'arrivée pour garantir que les résultats sont préparés et distribués correctement.	Oui	Oui	Oui	Oui
Rédiger, publier et distribuer les communiqués du collège des Commissaires.	Oui	Oui	Oui	Oui

#### 4.2.5.6. Le Commissaire au départ



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Être présent à la réunion des directeurs sportifs.	Oui	Oui	Oui	Oui
Aider lors de l'appel des coureurs et du placement de ces derniers sur les lignes de départ. Effectuer la procédure de départ de la course (conformément au Règlement UCI).	Oui	-	-	Oui
Après le départ, surveiller une des zones de ravitaillement/assistance technique	Oui	-	-	-
Contrôler la zone de départ lors des entraînements et enregistrer le nombre de tours commencé par chaque coureur. Avant le début de l'entraînement ou de la course, s'assurer que les signaleurs et les assistants de premiers secours sont à leur place.	-	Oui	-	-
Mettre en œuvre la procédure de départ pendant la course, en s'assurant que les écarts de la liste de départ sont respectés. Avant le début de la course, s'assurer à l'aide de la radio que les signaleurs et assistants de premiers secours sont à leur place. Coordonner l'envoi de d'"ouvreurs" pour vérifier le système de chronométrage et "ouvrir" le parcours.	-	Oui	-	-
Effectuer un chronométrage supplémentaire pendant la course.	-	Oui	-	-
S'assurer que les coureurs choisissent leur position sur la grille de départ dans l'ordre exact, confirmer ces positions par radio et contrôler la procédure de départ afin qu'il n'y ait pas de violation de la ligne blanche (4X seulement) ou d'autres irrégularités.	-	-	Oui	Oui

#### 4.2.5.7. Le juge à l'arrivée



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Être présent à la réunion des directeurs sportifs.	Oui	Oui	Oui	Oui
Aider lors de l'appel des coureurs et du placement de ces derniers sur les lignes de départ. Après le départ, confirmer avec les autres Commissaires les numéros des coureurs n'ayant pas pris le départ (DNS).	Oui	-	-	Oui
Conserver un relevé de l'ordre de passage et juger l'arrivée. Vérifier que les résultats fournis par le prestataire de chronométrage sont corrects, y compris contrôler des coureurs retirés dans la zone du 80 %.	Oui	-	-	-
Pour les courses d'étapes, vérifier que le classement général est correct, ainsi que les résultats des étapes.	Oui	-	-	-
Effectuer un chronométrage supplémentaire et conserver l'ordre d'arrivée. Faire des calculs périodiques pour vérifier que les temps fournis pour le prestataire de chronométrage sont corrects. Vérifier les résultats finaux.	-	Oui	-	-
Juger l'ordre d'arrivée pendant la course, en particulier confirmer par radio les coureurs placés 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> (qui se qualifient pour la manche suivante de la compétition). Être également prêt à émettre une opinion à propos d'un sprint anormal.	-	-	Oui	Oui

#### 4.2.5.8. Les Commissaires adjoints



TÂCHES	XC	DH	4X	XCE
Être présents à la réunion des directeurs sportifs, à la demande du PCC.	Oui	Oui	Oui	Oui
Aider lors de l'appel des coureurs et du placement de ces derniers sur les lignes de départ.	Oui	-	-	Oui
Après le départ, surveiller une des zones de ravitaillement/ assistance technique ou aider un des membres du collège des Commissaires chargé de cette tâche.	Oui	-	-	-
Aider, le Commissaire au départ pendant l'entraînement/la course.	-	Oui	-	-
Mettre en œuvre la procédure du drapeau rouge à des endroits du parcours où il existe une forte possibilité d'accident qui pourrait demander un arrêt de course.	-	Oui	-	-
Aider le juge à l'arrivée.	Oui	Oui	Oui	Oui
Aider le Commissaire de la zone du 80 %.	Oui	-	-	-
Surveiller une partie du parcours pendant la course pour contrôler que les coureurs ne se gênent pas, ni ne dépassent les limites du parcours.	-	-	Oui	Oui
Maintenir un ordre de passage pendant la course pour vérifier que tous les coureurs ont effectué le parcours complet.	Oui	-	-	-



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire les tâches spécifiques incombant aux différents membres du collège des Commissaires.
- En tenant compte du programme de la course, et du nombre de Commissaires, expliquer les tâches quotidiennes des Commissaires désignés pour le contrôle de la course.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire le nombre et le statut des Commissaires qui doivent être désignés pour les divers niveaux d'épreuves internationales de MTB (comme stipulé dans le Titre I du Règlement UCI – **ARTICLE 1.2.116**).

**4.2.6.****AUTRES FONCTIONS ET SERVICES****4.2.6.1. L'agent du contrôle du dopage (ACD)**

Connu auparavant sous le nom d'inspecteur antidopage, il est désigné par la CADF ou par la Fédération Nationale. Il remplit sa mission conformément au règlement antidopage de l'UCI et à la législation antidopage de la nation hôte, tout en respectant les lois locales.

L'ACD travaille en collaboration avec le médecin désigné pour effectuer le contrôle antidopage et avec le PCC. Il les tient informés du déroulement de la procédure.

**4.2.6.2. Les chronométreurs**

En fonction du pays, les chronométreurs pourront être des Commissaires Nationaux ou quelquefois faire partie d'un groupe spécialisé dans le chronométrage sportif en général. Les chronométreurs peuvent également être employés par une entreprise professionnelle de chronométrage engagée expressément pour la course. Les chronométreurs sont chargés de dresser les listes de départ ainsi que les résultats de la course. Ils bénéficient de l'assistance du secrétaire et du juge à l'arrivée.

**À NOTER**

Il est essentiel que le juge à l'arrivée contrôle minutieusement tous les résultats établis par le fournisseur de chronométrage de l'organisateur (qu'il s'agisse ou non de Commissaires Nationaux) car des erreurs peuvent survenir lors de la saisie ou du calcul des résultats. Le système de chronométrage ne tient pas toujours compte du Règlement UCI, notamment en ce qui concerne les codes UCI, les coureurs déclarés DNF ou DNS, ou ceux qui ont été retirés dans la zone du 80 %.

**CE QU'IL FAUT SAVOIR****COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE**

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire le rôle des chronométreurs.
- Décrire le rôle de l'agent du contrôle du dopage.

**COMMISSAIRES INTERNATIONAUX**

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le processus de contrôle antidopage en compétition décrit dans le Règlement UCI (Titre XIV "Règlement antidopage").
- Expliquer la relation de travail entre le PCC et l'agent de contrôle du dopage lors des épreuves.

## 4.3. PENDANT LA COURSE II – TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF

### 4.3.1

#### TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF - TOUS FORMATS

Les courses mountain bike sont très variées et composées de deux disciplines principales (endurance et gravity). Chacune de ces disciplines comptent plusieurs catégories d'épreuves.

Les tâches et les méthodes sportives appliquées varient selon la catégorie d'épreuve. La présente section décrit les aspects primordiaux de ces catégories.

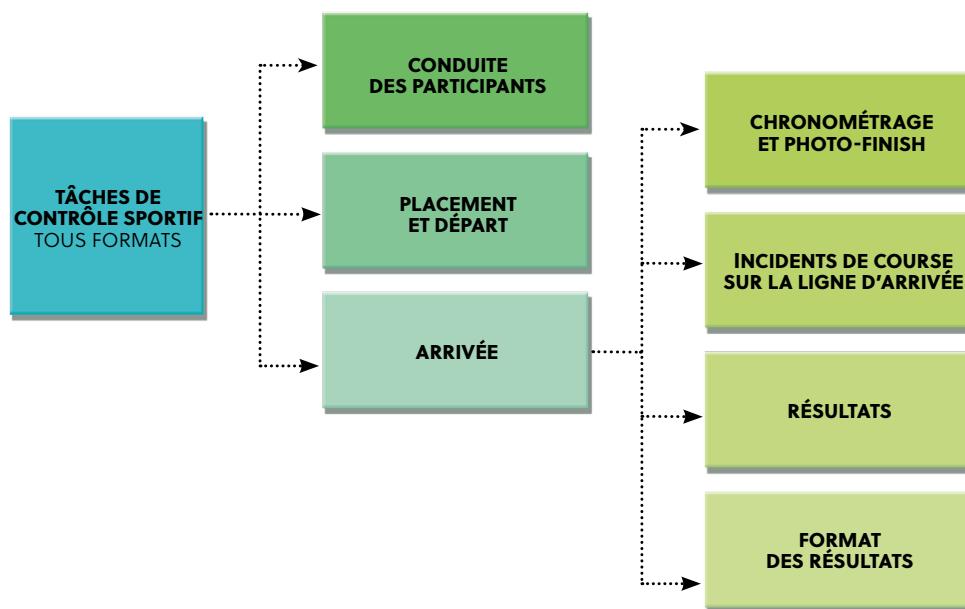


SCHÉMA. Contrôle sportif

#### 4.3.1.1. Conduite des participants lors des courses MTB

Certains aspects particuliers du comportement des participants des courses MTB sont propres à certaines catégories d'épreuves (comme 4X). En revanche, les recommandations suivantes sont communes et s'appliquent à toutes les catégories d'épreuves. Soulignons qu'elles s'ajoutent aux règles de conduite du Titre I, Organisation générale du sport cycliste (**ARTICLES 1.2.079 – 1.2.083** du Règlement UCI).



Les **ARTICLES 4.1.034 – 4.1.037** du Règlement UCI concernent spécifiquement les épreuves MTB :



#### RÈGLEMENT UCI - TITRE IV CHAPITRE 1

##### 4.1.034

A rider must act in a sporting manner at all times and must permit any faster rider to overtake without obstructing.

**À NOTER** Cela n'implique pas forcément qu'un coureur doive se ranger et s'arrêter pour laisser un concurrent plus rapide le doubler, ni qu'il doive se mettre en danger pour se laisser doubler (p.ex. se ranger dans une section technique en descente). Cependant, un coureur ne doit pas délibérément gêner ni faire obstruction à un concurrent qui le double, lorsqu'il est évident que ce concurrent est en train de le dépasser. Le coureur doit laisser son concurrent le doubler dès que le dépassement est raisonnablement possible.

##### 4.1.035

If a rider exits the course for any reason, he/she must return to the course at the same point from which he/she exited. If the president of the Commissaires' panel deems that the rider gained advantage, the rider is disqualified (DSQ).

**À NOTER** Le critère pour appliquer correctement cette règle est de savoir si le coureur qui a quitté le parcours en a tiré bénéfice ou non. Cela requiert toujours un examen des circonstances de l'incident. Par exemple, un coureur qui quitte le parcours en raison d'une collision n'en tire aucun bénéfice. En revanche, un coureur qui double un ou plusieurs concurrents en coupant un virage (hors du balisage) en tire bien profit. Les circonstances doivent toujours être prises en considération, car tous les incidents sont différents. La fiabilité de la source des informations est également à prendre en compte.

##### 4.1.036

The riders must respect nature and must make sure that they do not pollute the course venue.

**À NOTER** Cela inclut le fait de jeter des déchets, d'uriner et de nombreux autres gestes peu respectueux. Les pénalités adaptées, avertissement, amende ou disqualification, varient selon le geste du coureur.

##### 4.1.037

Anyone who is found to have altered the course has his/her accreditation removed or, in case of a rider, is disqualified (DSQ).

**À NOTER** Ce point est difficile à démontrer. En règle générale, une personne fiable doit être témoin de la modification du parcours (p.ex. un signaleur) ou le contrevenant doit le reconnaître, avant qu'une pénalité soit appliquée. Modifier le parcours inclut le déplacement d'un rocher gênant dans un tronçon technique ou déplacer le ruban de signalisation pour ouvrir une voie sur un tronçon du parcours.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire l'intégralité de la réglementation de leur Fédération Nationale concernant la conduite des coureurs lors de courses MTB.
- Décrire les généralités du Règlement UCI concernant la conduite des coureurs lors de courses cyclistes.
- Décrire les particularités du Règlement UCI concernant la conduite des coureurs lors de courses MTB.
- Expliquer les éléments de base propres à chaque catégorie de course MTB.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer la méthode visant à définir si la conduite des coureurs d'une course MTB relève d'une règle générale de l'UCI ou d'une règle spécifique MTB.

#### 4.3.1.2. Placement dans les boxes de départ et départ



Indépendamment de la catégorie de course, le placement dans les boxes de départ et le départ sont toujours des aspects stratégiques dont le contrôle incombe aux Commissaires.

La procédure de rassemblement des coureurs dans le bon ordre en vue du départ est communément appelé "placement dans les boxes de départ". Il existe différentes manières de procéder selon la catégorie de course, départ groupé comme la plupart des catégories de courses de cross-country ou départ individuel comme la descente, la manche de qualification 4X ou les contre-la-montre XC (XCT).

La procédure de départ désigne la méthode particulière de lancer la course conformément au Règlement MTB UCI (lorsque les coureurs sont rassemblés dans le bon ordre). Les procédures de départ particulières selon les catégories de courses sont décrites ci-après, dans ce guide.

Les procédures de placement et de départ pour toutes les catégories de courses sont administrées et supervisées par les Commissaires.

#### 4.3.1.3. Contrôle sportif à l'arrivée - toutes catégories de courses



Conformément aux **ARTICLES 1.2.119 – 1.2.121**, le juge à l'arrivée est seul juge des arrivées. Sa tâche officielle consiste à noter l'ordre d'arrivée et à le rapprocher des résultats du prestataire de chronométrage. Les **ARTICLES 1.2.099 – 1.2.113** prévoient les conditions dans lesquelles le juge à l'arrivée travaille, ainsi que l'organisation de l'arrivée.

### QUELQUES ASPECTS STRATÉGIQUES

#### Chronométrage et photo-finish

Un coureur a fini lorsque le bord avant de la roue avant franchit le plan relevé du bord avant de la ligne d'arrivée (la ligne noire au centre de la bande blanche).

#### À NOTER

La photo finish est l'ultime moyen indiscutable d'établir l'ordre d'arrivée (en cas d'arrivée serrée).



L'arrivée d'un coureur impose qu'il soit en contact avec le vélo lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée.

Les temps de toutes les courses MTB (sauf DH et 4X) sont enregistrés à la seconde près. Les coureurs des courses en groupe qui arrivent en moins d'une seconde sont donc crédités du même temps.

Les temps des courses DH et 4X sont enregistrés au 1/1 000 de seconde près.

### Incidents de course sur la ligne d'arrivée

Plusieurs types d'incidents de course peuvent survenir à l'arrivée.



- Lors des courses à départ groupé, comme les épreuves XCO, un problème peut survenir pendant le sprint final entre deux coureurs ou plus, comme **le fait qu'ils se gênent ou interfèrent entre eux**. Le "sprint irrégulier" désigne un coureur s'écartant délibérément de son chemin pour tenter de bloquer un concurrent qui le double. Cette attitude est aussi dangereuse que non sportive. La pénalité adaptée est la relégation, voire une amende selon la gravité de l'infraction.
- Citons un autre exemple d'incident susceptible de survenir lors de tous types de course (XC ou DH). **Un coureur peut chuter avant la ligne d'arrivée** et la franchir sans son vélo. Dans ce cas, le coureur doit retourner et prendre son vélo avant qu'il soit considéré comme arrivé.
- Il peut également arriver qu'un **coureur se laisse aller à la colère ou au manque de respect dans la zone d'arrivée**. Cela passe par des gestes obscènes ou le fait de jeter son casque ou son vélo, etc. Ce type de comportement ne doit jamais être toléré. Dans la plupart des cas la pénalité adaptée est la disqualification, voire une amende selon la gravité de l'infraction.

### Résultats

Lorsque la course est terminée, le prestataire de chronométrage (les chronométreurs), le juge à l'arrivée et le secrétaire de l'UCI collaborent pour produire les résultats de la course, en tenant compte des données communiquées par le Commissaire de la zone du 80 % (lors des épreuves XCO).

La procédure commune consiste pour le prestataire de chronométrage à produire des résultats, dont l'exactitude est ensuite vérifiée par le juge à l'arrivée au regard de ses propres notes sur l'ordre d'arrivée. Le juge à l'arrivée est l'autorité finale, qui établit les résultats de la course.

Concernant les courses à départ groupé, les coureurs sont listés dans l'ordre de l'arrivée, comme suit :



SCHÉMA. Résultats des courses à départ groupé

Une fois l'ordre ci-dessus établi, il convient d'intégrer toute relégation. Par exemple, si lors du sprint final, le premier coureur, qui franchit la ligne d'arrivée à gêné le sprint du deuxième, le contrevenant doit être relégué à la deuxième place. L'ordre d'arrivée est ensuite adapté pour refléter ce résultat.

En cas de relégation ou de disqualification, le collège des Commissaires publie un communiqué expliquant la pénalité associé au résultat final.

Lors des courses chronométrées, comme les épreuves DHI ou la manche de qualification des épreuves XCE ou 4X, le résultat est établi comme suit :

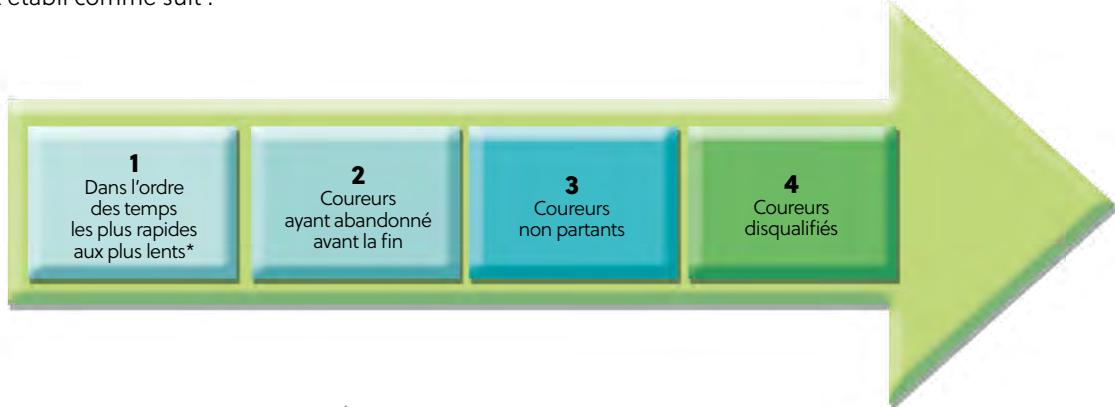


SCHÉMA. . Résultats des courses chronométrées



#### À NOTER

Les coureurs DNF, DNS et DSQ ne sont pas classés au final et ne reçoivent ni prix ni points au classement. L'ordre d'arrivée des courses éliminatoires, comme le 4X et le XCE, relève d'une procédure spécifique décrite au Règlement UCI. La procédure s'appliquant à ces deux catégories de courses est globalement identique, mais certains aspects diffèrent dans la gestion des coureurs DNF, DNS et DSQ. Les Commissaires doivent maîtriser toutes ces procédures.

## FORMAT DES RÉSULTATS

Les résultats de course contiennent habituellement les éléments suivants :

### • En tête de page

- Nom et lieu de la course
- Date
- Distance couverte

• **La liste des résultats**, dans l'ordre du premier au dernier, comprend les éléments individuels propres aux coureurs :

Classement	Dossard	Code UCI	Nom de famille, prénom	Équipe	Race time	Écart de temps avec le vainqueur	Points
1	...	...	...	...	...	...	
2	...	...	...	...	...	+...	

### • Bas de page

- Numéro de page
- Principaux sponsors
- Signature du juge à l'arrivée
- Signature du PCC

Men Elite						
Rank	N°	UCI Code	Name	Team	Time	Gap
1	1	SUI19840513	SCHURTER Nino	SCOTT - SWISSPOWER MTB RACING TEAM	1:34:03	+0:00 250
2	15	SUI19840131	FLÜCKIGER Lukas	TREK WORLD RACING	1:34:16	+0:13 200
3	4	ITA19841012	FONTANA Marco Aurelio	CANNONDALE FACTORY RACING	1:34:36	+0:33 160
4	10	GER19840102	FUCHS Christian	GT SKODA CHAMONIX	1:34:46	+1:43 95
5	9	ESP19790824	HERNIDA RAMOS José Antonio	MULTITRAN HERIDA BIKING TEAM	1:35:25	+1:22 140
6	7	SUI19820218	VOGEL Floris	SCOTT - SWISSPOWER MTB RACING TEAM	1:35:52	+1:49 130
7	2	RSA19870916	STANDER Burry	SPECIALIZED RACING	1:36:19	+2:16 120
8	11	SUI19860510	NAEF Ralph	MULTITRAN HERIDA BIKING TEAM	1:36:31	+2:28 110
9	17	FRA19860305	TEMPIER Stéphane	TX ACTIVE BIANCHI	1:36:57	+2:54 100
10	8	ESP19640925	MANTECON GUTIERREZ Sergio	WILDCOAL - TREK PRO RACING	1:37:11	+3:08 95
11	9	SUI19870718	GIGER Fabio	RABOBANK GIANT OFFROAD TEAM	1:37:40	+3:37 90
12	12	FRA19861205	MARDOTTE Maxime	BH - SR SUNTOUR - PEISLEY VALLEYLANDRY	1:38:00	+4:05 85
13	3	CZE19850108	KULHAVÝ Jaroslav	SPECIALIZED RACING	1:39:14	+5:11 80
14	18	SUI19760413	SAUSER Christoph	SPECIALIZED RACING	1:39:15	+5:12 78
15	14	ESP19810928	COLOMA NICOLAS Carlos	WILDCOAL - TREK PRO RACING	1:39:23	+5:20 76
16	43	POL19990311	KOWALCZAK Marek *	MILKA-SUPERIOR MTB RACING TEAM	1:39:24	+5:21 74
17	41	CZE19851111	SKARINKA Jiří	RUBENA AUTO-HENICK SPECIALIZED	1:39:25	+5:23 72
18	46	RA19791126	RAMIREZ CARLOS	GT SKODA CHAMONIX	1:39:45	+5:43 70
19	61	DEU19850731	VAN HOUTE Sander	VESELÝS CYCLING	1:39:55	+5:52 68
20	24	GER19810805	KASS Jochen	MULTITRAN HERIDA BIKING TEAM	1:40:05	+6:02 66
21	33	SUI19860328	FANGER Martin	GIANT SWISS SR. - SUNTOUR	1:40:08	+6:05 64
22	26	SWE19950304	LINDGREEN Emil	RABOBANK GIANT OFFROAD TEAM	1:40:25	+6:22 62
23	74	SVK19860812	LAMI Michal	1:41:00	+6:57 60	
24	19	SUI19820416	GUJIAN Martin	CANNONDALE FACTORY RACING	1:41:01	+6:58 58
25	39	ESP19830901	LEJARreta Errasti Inaki	ORBEA RACING TEAM	1:41:01	+6:58 56
26	47	USA19810615	CRAIG Adam	RABOBANK GIANT OFFROAD TEAM	1:41:11	+7:08 54
27	30	SUI19890514	LITSCHER Thomas	FELT OETZTAL X - BONIC TEAM	1:41:18	+7:15 52
28	54	EST19880409	LÖÖK Martin	HARD ROCK CANOSA HERIDA	1:41:32	+7:29 50
29	65	GRE19860526	ILIAS Periklis	TEAM PROTEK	1:41:54	+7:51 48
30	58	SUI19850517	WILDHABER Marcel	SCOTT - SWISSPOWER MTB RACING TEAM	1:41:54	+7:51 46
31	55	ITA19770721	FRIET Martino	1:41:57	+7:52 44	
32	57	CZE19850111	KOVÁČOVIC Lukáš	1:42:05	+7:53 42	
33	20	DEU19820624	MÖSLT Moritz	BMC MOUNTAINBIKE RACING TEAM	1:42:22	+8:19 40
34	45	CZE19770322	SPEŠNÝ Milan	SIH SUPERIOR MTB TEAM	1:42:26	+8:23 38
35	25	SUI19851211	SCHULZT Samuel	SUBARU - TREK	1:42:27	+8:24 36
36	90	SUI19860820	ROHRBACH Nicola	EUROONE-WABERER'S-CUBE MTB TEAM	1:42:37	+8:34 34
37	73	ITA19851115	TIBERI Andrea	TORPADO SURFING SHOP	1:42:38	+8:35 32
38	59	RSA19880939	BUYS Philip	1:42:38	+8:35 30	
39	22	CAN19770414	KABUSH Geoff	SCOTT-3RDXRACING	1:42:56	+8:53 29
40	35	AUS19850809	MCCONNELL Daniel	1:43:00	+9:05 28	
41	93	GER19890405	EYRING Andy	1:43:11	+9:08 27	
42	38	FRA19890404	CANAL Fabien	GT SKODA CHAMONIX	1:43:37	+9:34 26
43	63	HUN19820918	PARTI András	EUROONE-WABERER'S-CUBE MTB TEAM	1:43:54	+9:51 25
44	85	CRC19850615	MONToya CANTILLO Paolo Cesar	1:44:16	+10:13 24	
45	66	AUS19790718	JONGEAARD Chris	MILKA-SUPERIOR MTB RACING TEAM	1:44:20	+10:17 23
46	96	FRA19881010	CHENEVIER Alexis	SCOTT LES SASSIES	1:44:24	+10:23 22
47	56	SUI19850911	GRAF Jürg	ESKIMO ROLLHAT-KOSA MTB TEAM	1:44:35	+10:32 21
48	77	CZE19851220	FRIEDEL Jiri	RUBENA AUTO-HENICK SPECIALIZED	1:44:46	+10:43 20

WWW.UCI.CH  
Report Created SAT 28 JUL 2012 15:49

Page 1 / 3

TICKETS & SERVICES  
TIKET & SERVICES  
TISSOT  
TICKETS & SERVICES

Exemple. Résultats XCO

## À NOTER

Lors des épreuves à départ groupé, les groupes de coureurs qui terminent la course à moins d'une seconde les uns des autres sont crédités du même temps. Leur ordre d'arrivée réel sert à établir le classement.

#### 4.3.1.4. Procédures relatives à la Coupe du Monde Mountain Bike UCI



Les méthodes de détermination de l'ordre de départ des épreuves de la Coupe du Monde Mountain Bike UCI reposent sur les mêmes principes de base, mais divergent de celles de la plupart des autres épreuves internationales. Les **ARTICLES 4.5.001 à 4.5.034** du Règlement UCI prévoient les détails particuliers, susceptibles d'évoluer de temps à autre.



##### CE QU'IL FAUT SAVOIR

###### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire les différences entre le placement dans les boxes de départ et la procédure de départ.
- Expliquer les tâches du juge à l'arrivée et les conditions du déroulement de l'arrivée.
- Expliquer le format des listes de départ.
- Expliquer le format des résultats.
- Décrire la méthode pour établir l'ordre d'arrivée de diverses catégories de courses.

###### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les diverses procédures de placement dans les boxes de départ et de départ lors de la Coupe du Monde Mountain Bike UCI.



##### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Collaborer, en qualité de juge à l'arrivée, avec le prestataire de chronométrage et le Commissaire 80 % (le cas échéant) afin de vérifier les résultats dès que possible après la fin de la course.
- S'assurer que les résultats des premiers coureurs sont vérifiés immédiatement afin que la cérémonie sur le podium puisse avoir lieu rapidement.



##### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Le juge à l'arrivée ne doit pas se laisser déborder par le prestataire de chronométrage. Il reste le seul responsable de la vérification des résultats et de leur déclaration définitive.

#### 4.3.2. TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF - XC



#### 4.3.2.1. Procédure de départ XC

Pour presque toutes les courses XC, les coureurs prennent un départ en groupe, soit une course à "départ groupé". Cela signifie que la même procédure s'applique à chaque catégorie de course XC, à l'exception des cross-country contre-la-montre (XCT). Pour toutes les catégories contre-la-montre individuel, qu'il s'agisse d'une épreuve DHI, XCT ou d'une manche de qualification pour une course éliminatoire, les coureurs prennent le départ un par un dans l'ordre précisé par la réglementation de cette catégorie de course.



La meilleure manière de placer les coureurs et dans le bon ordre est d'utiliser un système de boxes d'appel. Le nombre de boxes varie selon le nombre de participants ; le nombre de coureurs dans chaque box dépend de l'espace disponible, mais il est habituellement entre 20 et 40 coureurs. Conformément au Règlement UCI, l'ordre dans lequel les coureurs sont placés (ou "appelés") dans les boxes de départ est celui du classement UCI en vigueur pour la catégorie et la discipline concernées (les premiers coureurs sont les meilleurs du classement), suivis par les coureurs non classés placés de manière aléatoire. Lors des courses nationales, les coureurs du classement national sont placés dans les boxes de départ après ceux qui sont classés UCI et avant les coureurs "aléatoires".

Les boxes sont numérotés. Une pancarte placée à l'entrée de chaque box indique les coureurs qui doivent s'y trouver et affiche les numéros de dosseret dans l'ordre d'appel. Le groupe de coureurs le mieux classé est placé dans le box le plus proche de la ligne de départ, le groupe suivant, dans le box suivant, etc. Ce système facilite également le contrôle des coureurs figurant sur la liste de départ, mais absents au départ. Leur nom apparaîtra sur les résultats comme "non partant" (DNS). Chaque box est supervisé par un Commissaire, au moins.

#### PROCÉDURE D'APPEL



Cette procédure exige que le speaker et le Commissaire responsable de la sortie des boxes se coordonnent. L'appel ne doit pas commencer trop tôt par rapport au départ de la course (pour respecter les coureurs qui se sont échauffés). La meilleure solution consiste à convenir avec le speaker du nombre de coureurs à appeler par minute, puis de remonter 2 à 3 minutes avant le départ jusqu'à l'heure du début de l'appel. Il est possible d'ouvrir les boxes d'appel au plus tôt vingt minutes avant le départ de la course, lorsque le peloton est très nombreux. Ce délai de vingt minutes peut être réduit lorsque les partants sont moins nombreux. Si suffisamment de Commissaires sont présents au vu du nombre de boxes, 5 à 8 minutes sont généralement nécessaires avant le début de l'appel (selon la taille du peloton) pour vérifier le nombre de partants et contrôler que les partants ne disposent d'aucun équipement illégal, comme les collants de compression ou des radios. Tout dépend du nombre de coureurs dans chaque box.



Le Commissaire qui donne le départ doit être placé à la sortie des boxes d'appel. Lorsque l'appel commence, ce dernier contrôle le flux des coureurs sortant des boxes afin que tous les coureurs soient positionnés et prêts dans les 2 à 3 minutes qui précèdent le départ, comme préalablement convenu. Ce faisant, le Commissaire doit respecter son propre rythme et ne pas trop écouter le speaker (car un speaker peut facilement aller trop vite ou trop lentement) et s'assurer que seul l'ordre des coureurs à la sortie des boxes d'appel est exact. Lorsque le dernier box d'appel est vide, le Commissaire au départ se positionne rapidement sur la ligne de départ et entame la procédure de départ conformément à la réglementation. Ce déplacement du Commissaire au départ depuis les boxes vers la ligne de départ revêt une grande importance. Il empêche qu'un départ soit donné accidentellement avant que l'ensemble des coureurs ne soit aligné (ce qui pourrait arriver notamment si le dernier box n'est pas visible depuis la ligne de départ). Le Commissaire au départ doit communiquer par radio les noms des coureurs qui sont finalement non partants (DNS) pour l'épreuve. Cela ne peut être fait qu'immédiatement après le départ de la course. Il est primordial que tous les Commissaires et le prestataire de chronométrage soient informés des noms des coureurs non partants.

## PROCÉDURE DE "MISE EN GRILLE" DE DÉPART ET NOMBRE MAXIMAL DE COUREURS PAR LIGNE



Il est recommandé d'adopter la démarche suivante pendant l'appel, dans le but d'optimiser la fluidité du départ : tracer au sol des lignes additionnelles parallèles à la ligne de départ tous les deux mètres (environ la longueur d'un vélo). Ces lignes servent de repères aux coureurs qui s'alignent dessus. Cela facilite la tâche des Commissaires responsables de la mise en grille des coureurs.

Malgré cette procédure, les Commissaires doivent accepter et tolérer le fait qu'en réalité, une minute ou trente secondes avant le départ, les coureurs placés sur la deuxième ligne ou plus loin tentent d'avancer. Ce système présente au moins l'avantage d'optimiser la fluidité sur la ligne de départ et atténue le risque d'accident collectif.

Comme le prévoit la réglementation, il incombe au PCC de prendre la décision finale à propos du nombre de coureurs par ligne au départ. Il doit tenir compte de la largeur de la ligne de départ et des caractéristiques particulières des premiers centaines de mètres de la piste. Il est généralement admis qu'un espace confortable d'environ un mètre sépare les coureurs. Ainsi, huit coureurs par ligne peuvent prendre le départ sur une ligne de huit mètres de large, si la course ne présente aucun rétrécissement ou virage sur les premières centaines de mètres.



Au début de l'appel, les coureurs s'avancent sur la ligne de départ dans l'ordre de l'appel et choisissent une place parmi celles disponibles sur leur ligne. Pour le respect du principe d'équité, les Commissaires doivent s'assurer que tous les coureurs ont au moins un pied au sol avant le départ. Cela incombe à l'un des autres Commissaires, car le Commissaire au départ contrôle le flux des coureurs qui sortent des boxes d'appel mentionnés ci-dessus.



## PROCÉDURE DE DÉPART

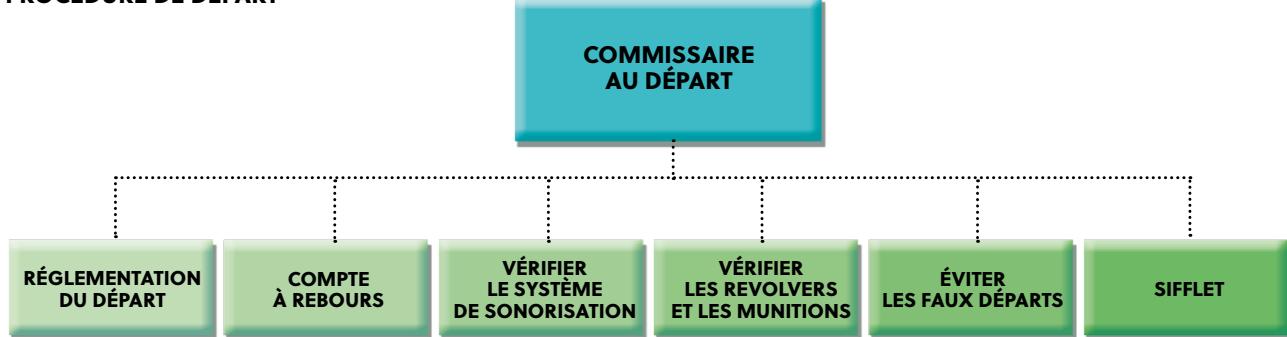


SCHÉMA. Procédure de départ

Le Commissaire au départ doit parfaitement maîtriser la **réglementation**, notamment ce qui doit être dit et le type de compte à **rebours à respecter**.

Le Commissaire au départ vérifie préalablement le système de sonorisation pour s'assurer que les instructions seront d'un niveau sonore suffisamment fort et clair pour être entendues de tous les coureurs. Dans le cas des épreuves XCO, le **nombre de tours** (et le cas échéant le nombre de boucles de départ) est clairement annoncé dans l'une des deux langues officielles de l'UCI, au moins, lors de courses internationales.



Le Commissaire au départ doit absolument **éviter tout faux départ**, car il est presque impossible de stopper un groupe de coureurs en pleine expression d'adrénaline. Pour réduire le risque de faux départ, le Commissaire au départ doit garder les yeux rivés sur les roues avant des coureurs sur la ligne de départ. Dès que l'un des coureurs commence à avancer, le Commissaire au départ doit immédiatement tirer au revolver pour lancer la course. En règle générale, le starter doit demander à voir le **revolver et les munitions** bien avant de les utiliser pour lancer la course. Les bonnes pratiques recommandent de tirer au revolver pour l'essayer au préalable et se familiariser avec la pression sur la gâchette et le mécanisme de sécurité (s'il en existe un). Le starter peut également avoir un sifflet dans la bouche au moment de lancer la course pour le cas où le revolver ne fonctionnerait pas. Le starter peut ainsi utiliser le sifflet pour lancer la course.

Le but est que les coureurs soient prêts et alignés 2 à 3 minutes avant le départ prévu de la course (un peu plus si les conditions météorologiques sont bonnes, un peu moins si elles sont mauvaises). Toutefois, cela dépend de la fluidité de l'appel. Lorsque le Commissaire arrive sur la ligne de départ, il doit commencer à donner les alertes de décompte (3 minutes, 2 minutes, 1 minute, 30 secondes, 15 secondes), en commençant par l'alerte la plus proche. Exemple : si l'appel finit un peu plus tard que prévu, la première alerte donnée peut être celle de deux minutes, voire d'une minute.

Après avoir donné l'alerte des 15 secondes, le Commissaire au départ doit lever le revolver, placer le sifflet dans sa bouche et observer les roues avant des coureurs, avant de donner le départ pendant ce délai des 15 dernières secondes.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer la procédure de placement et de départ concernant le départ groupé de courses XC.
- Expliquer la procédure d'appel des courses nationales organisées dans leur pays.
- Expliquer l'ordre dans lequel les coureurs sont appelés pour toutes les catégories de courses XC internationales.
- Décrire les tâches du Commissaire pendant le placement et le départ des épreuves XC.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer la procédure d'appel et de départ lors de la Coupe du Monde Cross-Country Mountain Bike UCI (cf. Titre IV Chapitre 5 du Règlement UCI).

#### 4.3.2.2. Ordre de passage de la course : les bases du contrôle sportif XC

Indépendamment de la catégorie de course cross-country, un Commissaire MTB officiant à des épreuves XC doit acquérir une compétence fonctionnelle primordiale : noter un ordre de passage de course précis et efficace. Il représente, en effet, l'outil principal dont les Commissaires ont besoin pour communiquer les informations nécessaires, gérer la course et vérifier les résultats. Rien n'est plus important. Cependant, il s'agit aussi de la compétence la moins régulièrement mise en œuvre.

La tenue précise et diligente de l'ordre de passage de la course fournit les informations suivantes :

La position des coureurs l'un par rapport à l'autre à chaque tour (pour les courses en circuit comme les courses XCO) ou à certains points de la course où l'ordre de passage est noté (pour les courses XCP et XCM en un seul tour).

Les coureurs risquant d'être doublés ou l'étant.

Les coureurs qui ont pu quitter le parcours et en retirer un avantage inéquitable (cela doit faire l'objet d'autres confirmations).

L'écart entre le leader et le dernier coureur de la course.

Une approximation du prochain passage du leader à l'endroit où l'ordre de passage est noté.

SCHÉMA. Informations fournies par l'ordre de passage

En outre, l'ordre de passage de la course est l'outil qui permet au Commissaire de la zone du 80 % de retirer de la course avec précision et équité les coureurs trop lents. Il permet aussi au juge à l'arrivée d'enregistrer un ordre d'arrivée précis pour les courses XCO et de vérifier les tâches du prestataire de chronométrage.

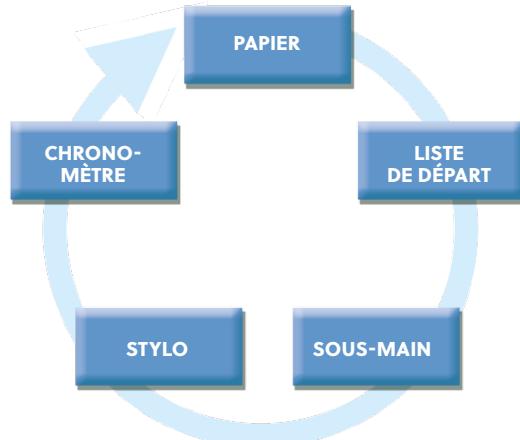
La méthode basique à respecter pour tenir l'ordre de passage d'une course est la suivante :

#### PRÉPARATION



#### Assurez-vous d'avoir :

- Suffisamment de papier pour la durée de la course. Cela peut être un formulaire pour vous aider à mieux organiser vos tâches, mais du papier ligné peut suffire (du papier résistant à l'eau est une bonne idée si vous pouvez vous en procurer, pour travailler encore plus efficacement sous la pluie).
- Un exemplaire de la liste de départ.
- Un sous-main.
- Un stylo qui écrit facilement et un deuxième de secours pour le cas où le premier se vide (certains Commissaires préfèrent un crayon).
- Un chronomètre lancé au départ de la course et une montre synchronisée sur l'horloge officielle de la course (à titre d'appui).



## MÉTHODE

Les mêmes principes de base ci-dessous s'appliquent aux Commissaires de la zone du 80 % ainsi qu'à tous les endroits où un ordre de passage est noté par un autre Commissaire. La même procédure de base s'applique également lors des courses XCM et XCP. Simplement dans ces derniers cas, l'ordre de passage est enregistré à différents points de la course, éventuellement par différents Commissaires, plutôt que sur plusieurs tours au même point.

- 1.** Avant le départ de la course, préparez votre papier ou vos formulaires en y faisant figurer la catégorie de coureurs, la date, l'heure du départ et la distance (nombre de tours). Inscrivez également votre nom et votre emplacement dans la course (p.ex. la ligne d'arrivée, la zone du 80 %, la zone de ravitaillement et d'assistance technique n° 2, etc.)
- 2.** Au départ de la course, lancez votre ou vos chronomètres. Si pour quelque raison que ce soit, vous n'êtes pas suffisamment proche du départ pour entendre le sifflet ou le revolver, consultez un collègue par radio et demandez-lui un compte à rebours pour synchroniser et lancer votre chronomètre quelques minutes après le départ de la course (sachant que les temps que vous enregistrez doivent ensuite être ajustés du temps manquant correspondant).
- 3.** Dès que possible après le départ de la course, vérifiez le nombre exact de partants auprès du Commissaire responsable de l'appel des coureurs et inscrivez cette information en haut de votre formulaire.
- 4.** Lorsque les leaders de la course passent pour la première fois devant votre position, commencez à inscrire leur numéro de dossard dans l'ordre où ils passent devant vous. Inscrivez ces numéros dans des colonnes distinctes, de haut en bas et de gauche à droite. Concernant les courses XCO, en haut de cette première colonne, inscrivez le nombre de tours restant à parcourir dans la course. Exemple : si la course est sur six tours au total et que vous êtes le juge à l'arrivée, lorsque le leader passe devant vous pour la première fois, il reste cinq tours à courir.
- 5.** Utilisez votre chronomètre pour calculer le temps du leader de la course et inscrivez-le sur votre formulaire.
- 6.** Continuez à noter les dossards des coureurs qui passent devant votre emplacement. N'oubliez pas de noter éventuellement d'autres temps sur votre formulaire, surtout en cas d'écart importants entre les coureurs.
- 7.** À mesure que les coureurs défilent, tentez également de trouver chaque numéro de dossard sur votre liste de départ et cochez-le ou barrez-le légèrement. Cela vous aide à confirmer que tous les coureurs sont passés devant votre position ou à identifier les coureurs manquants.
- 8.** Essayez de noter le temps du dernier coureur à passer devant vous au premier tour. Si vous enregistrez les coureurs qui sont passés sur votre liste de départ, vous en déduirez facilement qui sont les derniers.
- 9.** Cochez d'une manière particulière les numéros des 5 ou 6 derniers coureurs avant que le leader ne repasse pour le tour suivant. Ce sont les coureurs les plus susceptibles d'être doublés ou retirés au prochain tour ou au suivant.
- 10.** Si vous manquez les dossards de quelques coureurs parce que beaucoup de concurrents sont groupés lors de leur passage devant votre emplacement, marquez d'un X ou de tout autre symbole l'ensemble de leurs numéros pour indiquer leur passage. Vous pouvez faire le point sur leurs numéros lors d'un tour ultérieur lorsque les coureurs sont plus étalés.
- 11.** Lorsque le leader passe devant votre emplacement, la fois suivante, commencez à inscrire les numéros à nouveau en commençant par le haut d'une nouvelle colonne. Notez à nouveau le nombre de tours restant à courir en haut de cette colonne, ainsi que le temps de course auquel le leader est passé.
- 12.** Continuez d'inscrire le nombre de coureurs qui passent devant votre emplacement et éventuellement leur temps. À mesure que les coureurs passent devant vous, cochez leur dossard dans la ou les colonnes du tour précédent ou barrez-les légèrement. Cela identifie les coureurs encore attendus à la fin du tour.
- 13.** Répétez cette procédure jusqu'à la fin de la course. Si vous remarquez qu'un numéro attendu à la fin du tour n'apparaît pas dans ce tour, mais au suivant (probablement plus près des leaders que précédemment), il a vraisemblablement été doublé. Entourez les numéros de ces coureurs. En règle générale, ces coureurs doivent être retirés de la course, même si l'application de la règle de la zone du 80 % n'a pas été annoncée. On peut également décider que ces coureurs ne sont pas autorisés à courir un autre tour lorsque le gagnant de la course a terminé (si la règle des 80 % n'est pas appliquée).
- 14.** Inscrivez les coureurs DNF qui vous sont notifiés dans la marge de votre formulaire.
- 15.** Pendant l'arrivée, continuez de noter l'ordre dans lequel les coureurs passent. Essayez de noter le temps de chaque coureur, car il correspond à son temps final. Si vous utilisez un chronomètre à mémoire et que les coureurs arrivent très rapidement, vous pouvez reprendre ultérieurement les temps enregistrés pour les extraire et les inscrire.
- 16.** Conservez votre ordre de passage pour le cas où des questions se poseraient ultérieurement à propos des résultats de la course. Il sert également à vérifier les résultats produits par le prestataire de chronométrage et la liste des coureurs retirés de la course par le Commissaire responsable de la zone du 80 %.

Ce qui suit est un résumé de la méthode pour noter l'ordre de passage :

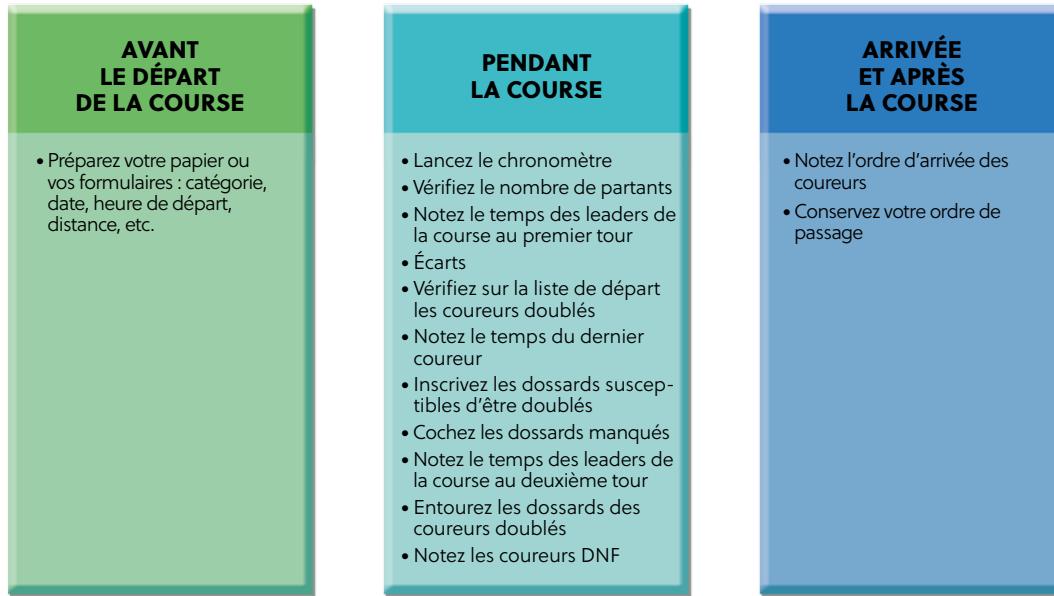


SCHÉMA. Méthode pour noter l'ordre de passage

MTB Cup / Elite Men / 5 Laps		Start: 11h00					
26 Riders		4 to go	3 to go	2 to go	1 to go	Finish	7 - 1 lap
		8 20'16" ✓	8 40'55" ✓	8 1h03'11" ✓	8 1h23'29" ✓	8 1h44'09"	23 DNF
2 ✓		9 43'11" ✓	9 1h03'43" ✓	9 1h23'58" ✓	9 1h44'50"	13 DNF	
9 ✓		2 ✓	2 ✓	18 ✓	18 1h45'29"	27 DNS	
4 ✓		4 ✓	(7) -1 lap ✓	1 ✓	2 1h45'07"		
1 ✓		18 ✓	18 ✓	2 ✓	1 1h45'18"		
18 22'51" ✓		1 ✓	1 ✓	4 ✓	22 1h45'45"		
16 ✓		16 46'40" ✓	4 ✓	22 ✓	4 1h46'11"		
22 ✓		21 ✓	22 ✓	16 1h28'15" ✓	16 1h46'55"		
21 ✓		14 ✓	16 1h10'44" ✓	21 ✓	17 1h48'01"		
14 ✓		22 ✓	21 ✓	17 ✓	14 1h48'38"		
11 ✓		20 50'20" ✓	14 ✓	14 ✓	21 1h49'46"		
20 ✓		17 ✓	17 ✓	20 ✓	20 1h50'28"		
17 25'10" ✓		24 ✓	20 ✓	(7) ✓	25 1h51'10"		
24 ✓		25 ✓	24 ✓	25 ✓	24 1h51'34"		
25 ✓		11 ✓	25 ✓	11 ✓	11 1h51'54"		
5 ✓		3 ✓	11 ✓	24 ✓	5 1h52'30"		
3 27'33" ✓		5 ✓	5 ✓	5 ✓	10 1h53'01"		
26 ✓		10 ✓	10 1h15'17" ✓	10 ✓	(7)		
15 ✓		26 ✓	26 ✓	3 ✓	3 1h53'19"		
10 ✓		15 ✓	3 ✓	26 ✓	26 1h55'03"		
12 ✓		12 ✓	15 ✓	12 ✓	12 1h55'50"		
6 ✓		6 ✓	12 ✓	15 ✓	15 1h57'21"		
19 ✓		19 ✓	19 ✓	19 ✓	19 1h58'40"		
23 32'05" ✓		23	6 1h20'32" ✓	6 1h40'02" ✓	6 2h02'17"		
7		13 57'14"					
13 32'28" ✓							

Commissaire: J. Doe / Finish Judge

EXAMPLE. Comment enregistrer l'ordre de passage grâce à la procédure décrite



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Prouver leur aptitude à enregistrer un ordre de passage lors d'une épreuve XCO.
- Expliquer les raisons de noter un ordre de passage lors de :
  - courses XCO,
  - courses XCC,
  - courses XCM,
  - courses XCP.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Toujours noter un ordre de passage si vous êtes juge à l'arrivée ou Commissaire de la zone du 80 %.
- Conserver les feuilles de l'ordre d'arrivée au moins quelques semaines après chaque course, au cas où les résultats seraient mis en cause.

#### 4.3.2.3. XCO : règle des "80 %"

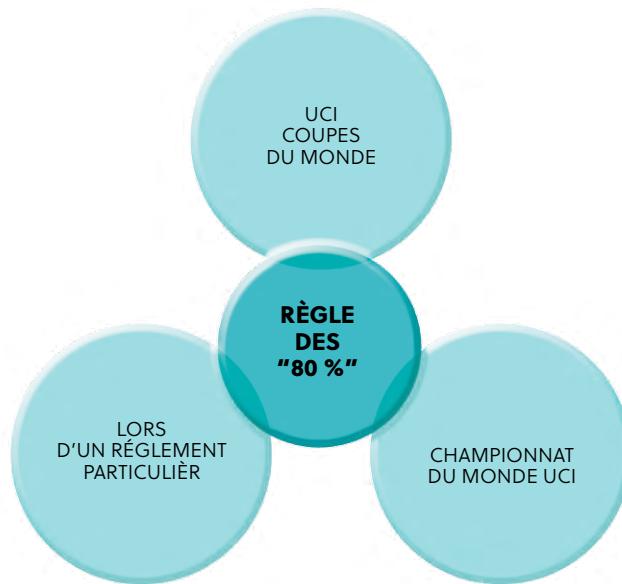
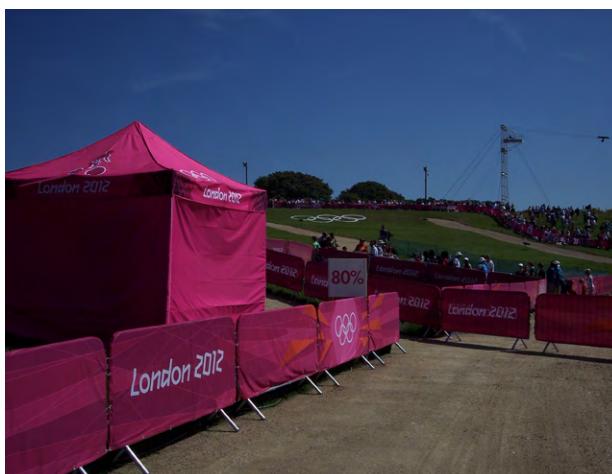


SCHÉMA. Règle des "80 %"



Le Règlement UCI commande d'appliquer la règle des 80 % lors de la Coupe du Monde UCI (et du Championnat du Monde UCI) et lorsque l'organisateur l'a intégrée dans le règlement particulier de l'épreuve. Elle sert également lors des épreuves où le PCC décide de l'appliquer. La règle des 80 % autorise les Commissaires à retirer les coureurs lents de la course : c'est-à-dire ceux qui arrivent dans la zone du 80 % à chaque tour et dont le temps est 80 % plus lent que celui du leader au premier tour.

Le retrait des coureurs dans la zone du 80 % se justifie essentiellement parce qu'elle diminue les risques de confusion dans la zone d'arrivée. Elle diminue les risques de voir des coureurs doublés franchir la ligne d'arrivée au même moment que le vainqueur de la course. Cette règle réduit également les risques de ralentissement des leaders derrière des coureurs plus lents sur le point d'être doublés.

Dans la pratique, la règle des 80 % devrait toujours être appliquée dans les courses internationales, notamment au vu des distances de tour actuelles situées entre 4 et 6 km. Les très bons coureurs forcent souvent le rythme en tête de la course et doublent rapidement les coureurs moins performants en queue de peloton. L'application de la règle des 80 % est indispensable à ce type de courses pour dégager le parcours, autant que possible, pour les leaders.

#### RAPPEL : CALCUL DU 80 %

Supposons que le leader de la course effectue un temps au premier tour de 20 minutes, le temps du 80 % est de 16 minutes. Dès que le leader de la course passe la zone du 80 %, un chronomètre est lancé. Tous les coureurs passant devant cette zone plus de 16 minutes après le leader sont retirés de la course.

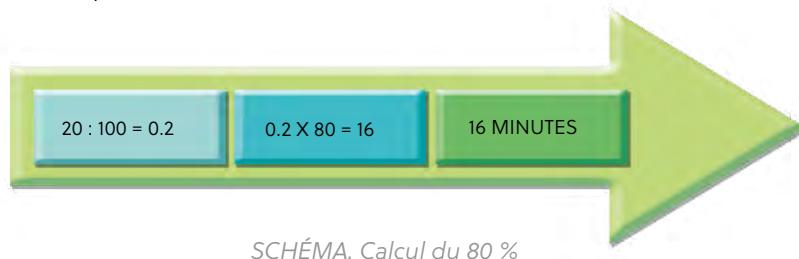


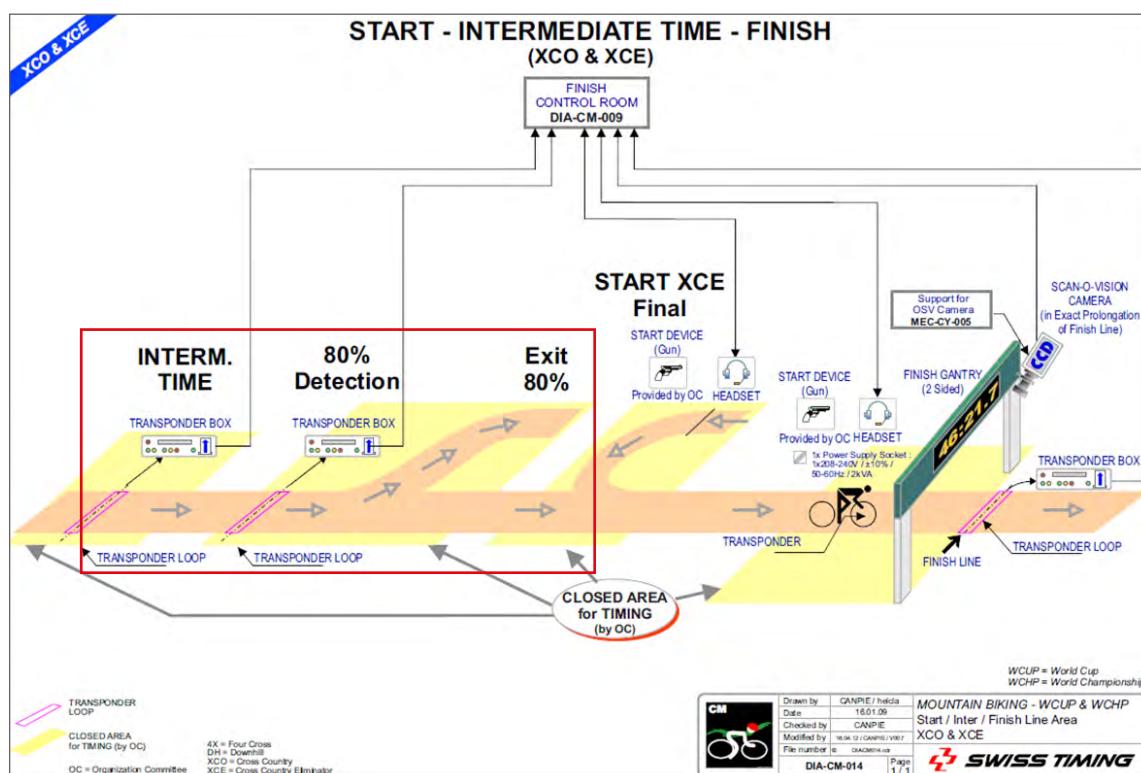
SCHÉMA. Calcul du 80 %

Hormis pour les coureurs doublés, la règle du 80 % ne s'applique pas lors du tour final, mais peut l'être dès le premier tour pour retirer les coureurs très lents.

Les coureurs retirés en vertu de la règle du 80 % figurent dans les résultats (et en théorie peuvent recevoir des points ou des prix). Il est donc important de produire une liste de tous les coureurs retirés dans l'ordre précis où ils ont été retirés. Ils ne doivent JAMAIS être listés par ordre alphabétique ou de dossard. Les mêmes principes s'appliquent à tous les coureurs doublés.

### À NOTER

On ne se sert pas toujours strictement du 80 % du temps du leader au premier tour. On utilise souvent 65 % ou 70 % du temps du leader pour éviter que les coureurs ne soient doublés sur des parcours très courts ou lorsque le peloton est peu homogène. Dans la pratique, le temps réel devrait être déterminé sur la base des conditions attendues de la course. En effet, le but est d'abord d'empêcher les coureurs peu performants d'être doublés, sans retirer les coureurs dont le retrait n'est pas nécessaire.



EXEMPLE. Zone du 80 %

Il revient habituellement à l'assistant du président du collège des Commissaires (APCP) d'assumer la responsabilité de la zone du 80 %. Cette zone, à l'idéal, est placée environ 200 m à 400 m avant la ligne d'arrivée. Toutefois, ce qui compte est qu'elle soit placée dans un espace permettant de voir arriver les coureurs à distance et les obligeant à ralentir. On retiendra par exemple, une partie du parcours juste après un virage serré ou une montée courte, mais abrupte. L'APCP collabore avec un ou deux Commissaires Nationaux, car la zone du 80 % est également un espace dédié au comptage des tours. En effet, le comptage des tours est une activité primordiale effectuée dans la zone du 80 %, car il est encore possible que pendant la course, un ou plusieurs coureurs soient doublés. Il est donc fondamental que les Commissaires de la zone du 80 % soient parfaitement informés tout au long de la course de la situation du moment, notamment à propos de l'identité des leaders.

Lorsque la course est terminée, le Commissaire de la zone du 80 % renseigne un formulaire concernant les **coureurs doublés/retirés** (voir ci-dessous). Il s'agit d'un formulaire standard fourni par l'UCI pour que les Commissaires rendent compte des coureurs doublés ou retirés au juge à l'arrivée, au prestataire de chronométrage et au secrétaire.

*EXEMPLE. Formulaire concernant les coureurs doublés*



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire la procédure de gestion de la zone du 80 %.
- Expliquer les raisons justifiant l'application de la règle du 80 %.
- Dresser la liste des catégories de compétitions devant appliquer la règle du 80 %.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire la façon d'utiliser la zone du 80 % disponible via l'Extranet des Commissaires UCI.
- Décrire la manière de mettre en œuvre la règle du 80 % lors de la Coupe du Monde, lorsque plusieurs catégories concourent sur le parcours.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Lors de la "clôture" du parcours, extraire les coureurs de la zone du 80 % en prenant soin d'observer les leaders (ou la moto de tête) afin de ne pas les gêner.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas retirer de coureurs de la course dans la zone du 80 % s'il existe le moindre doute sur le fait qu'ils ont été doublés. N'agir qu'en cas de certitude.
- Concernant les compétitions où l'application de la règle du 80 % n'est pas imposée, ne pas l'appliquer sauf si nécessaire (p.ex. une grande disparité des performances des coureurs dans une catégorie, un parcours court).

### 4.3.2.4. Zones de ravitaillement/d'assistance technique (F/TA)

Le ravitaillement n'est autorisé que dans les zones spécifiées.



Les zones de ravitaillement servent également de zones d'assistance technique. Les zones techniques sont situées au même endroit que celles de ravitaillement dans le but d'alléger les coûts incombant à l'organisateur et de réduire le nombre de personnes nécessaires par équipe.

Le nombre de zones requis varie selon le format de la course : XCO, XCM, etc. Le Règlement prévoit ces détails. Quant à la taille de la zone, les organisateurs doivent privilégier plus d'espace que pas assez.

Il est interdit aux coureurs de rouler à contre sens du parcours pour atteindre une zone de ravitaillement ou d'assistance technique. Un coureur doit poursuivre sa route et s'arrêter à la zone suivante. À cet égard, soulignons l'importance de baliser nettement le début et la fin de chaque zone de ravitaillement/d'assistance. Dès que l'arrière du vélo d'un coureur a franchi la ligne de fin d'une zone de ravitaillement/d'assistance technique, il doit se rendre à la zone suivante pour recevoir un ravitaillement ou une assistance technique. Un coureur ne peut faire demi-tour pour recevoir de l'assistance que s'il se trouve toujours dans les limites de la zone de ravitaillement/d'assistance technique.



Lors de courses au format XCO, deux Commissaires Nationaux au minimum doivent se trouver dans chaque zone de ravitaillement/d'assistance technique. Si les ressources le permettent, il est possible de placer un ou plusieurs Commissaires Internationaux de l'UCI dans les zones F/TA. Moins de Commissaires sont nécessaires si les zones F/TA sont doubles.



L'assistance technique est autorisée depuis 2005. Depuis 2006, une assistance neutre est possible lors du Championnat du Monde UCI et de la Coupe du Monde UCI. Pour d'autres types d'épreuves XC, l'assistance neutre n'est pas obligatoire, mais un organisateur peut la fournir s'il le souhaite.

Soulignons que les Commissaires responsables des zones de ravitaillement/d'assistance technique ne le sont pas de l'équipement qui y est déposé. Aucune limite n'est fixée pour l'équipement déposé dans la zone par une équipe ou un coureur, dans la mesure où il ne gêne ni les autres concurrents, ni les autres équipes.

Le contact entre les coureurs et les mécaniciens est autorisé uniquement dans les zones de ravitaillement/d'assistance technique définies. Rappel : les équipiers qui relaient de la nourriture ou de la boisson ne sont pas autorisés à courir dans les zones de ravitaillement. De même, un coureur doublé ou lent retiré de la course dans la zone du 80 % est considéré comme retiré de la course. Il n'est plus autorisé à aider un coéquipier sur le plan technique.



#### À NOTER

L'assistance technique entre les membres d'une même équipe n'est autorisée qu'au sein des équipes nationales et des équipes de l'UCI (ladite assistance technique entre coureurs est possible sur le parcours, mais elle est soumise à la réglementation en vigueur. Ainsi les coureurs ne sont pas autorisés à échanger leur vélo ou chaque coureur doit finir la course sur le vélo avec lequel il a pris le départ et avec la plaque de cadre qu'il avait au départ.)

Éléments importants pour le contrôle sportif de la zone F/TA :

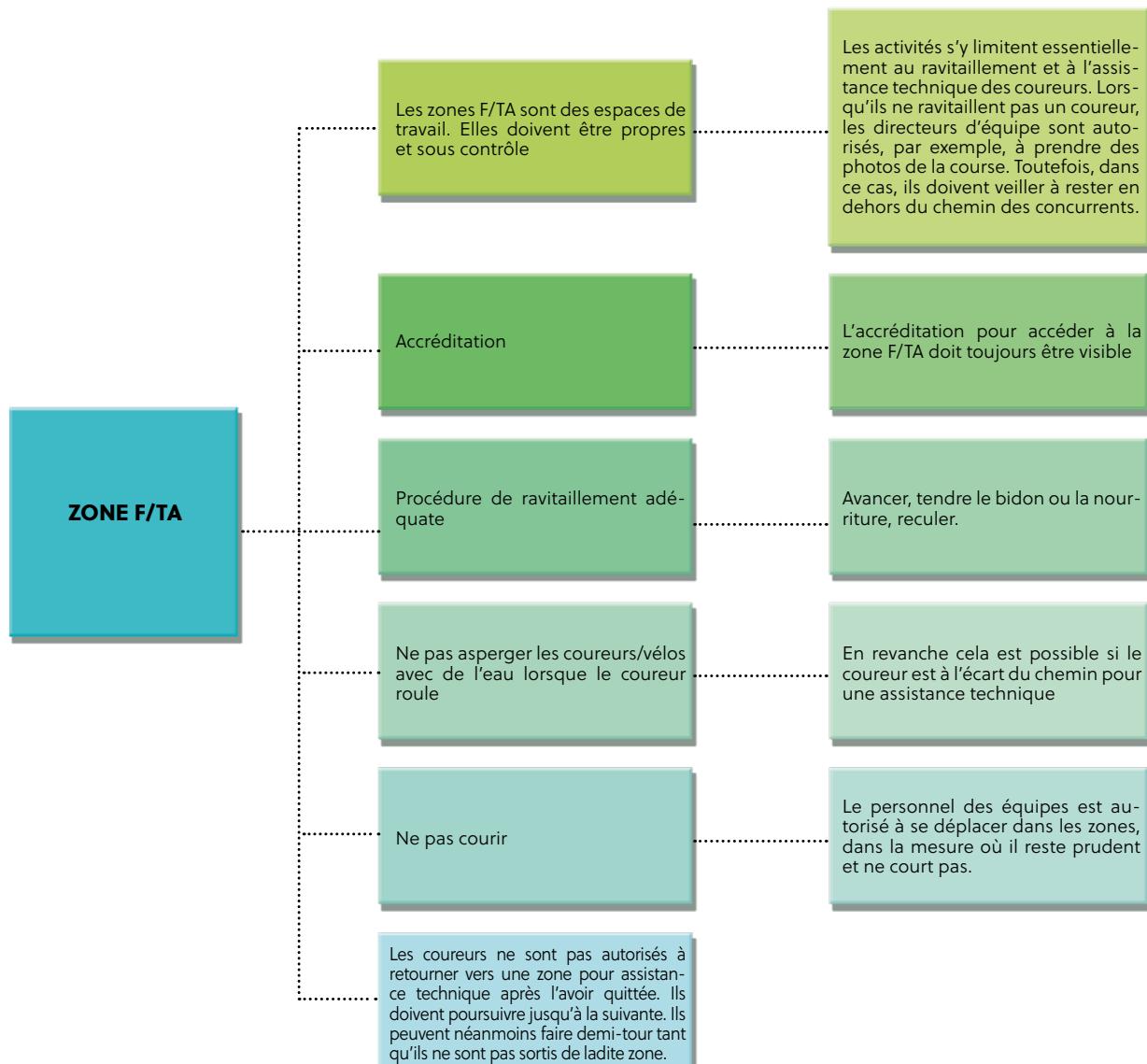


SCHÉMA. Contrôle sportif de la zone F/TA

#### Disposition des zones de ravitaillement/assistance technique :

Les schémas suivants montrent les dispositions les plus courantes des zones de ravitaillement/assistance technique. Le premier schéma montre une zone de ravitaillement/assistance technique unique, le deuxième illustre une séparation entre l'assistance technique et le ravitaillement et le troisième, une zone double.

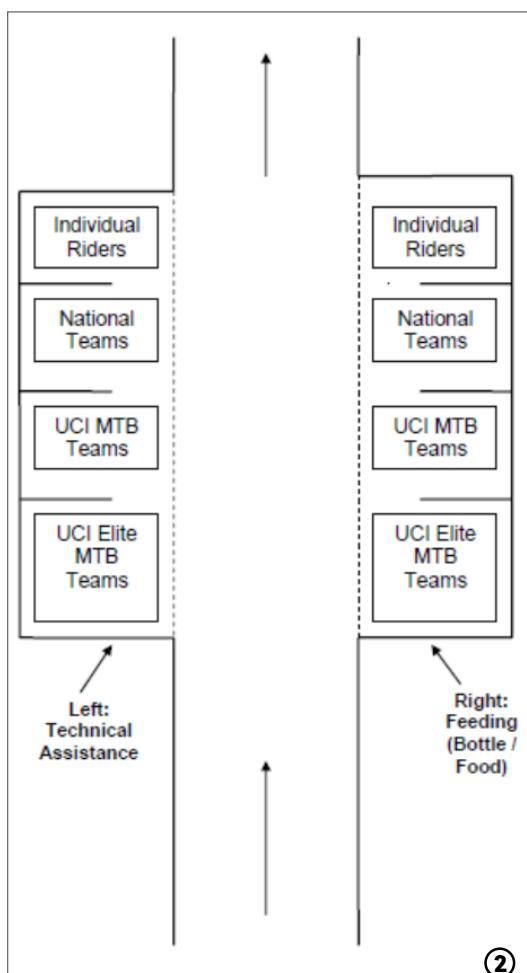
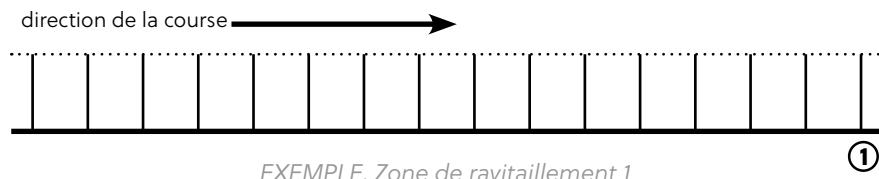


SCHÉMA. Zone de ravitaillement 2

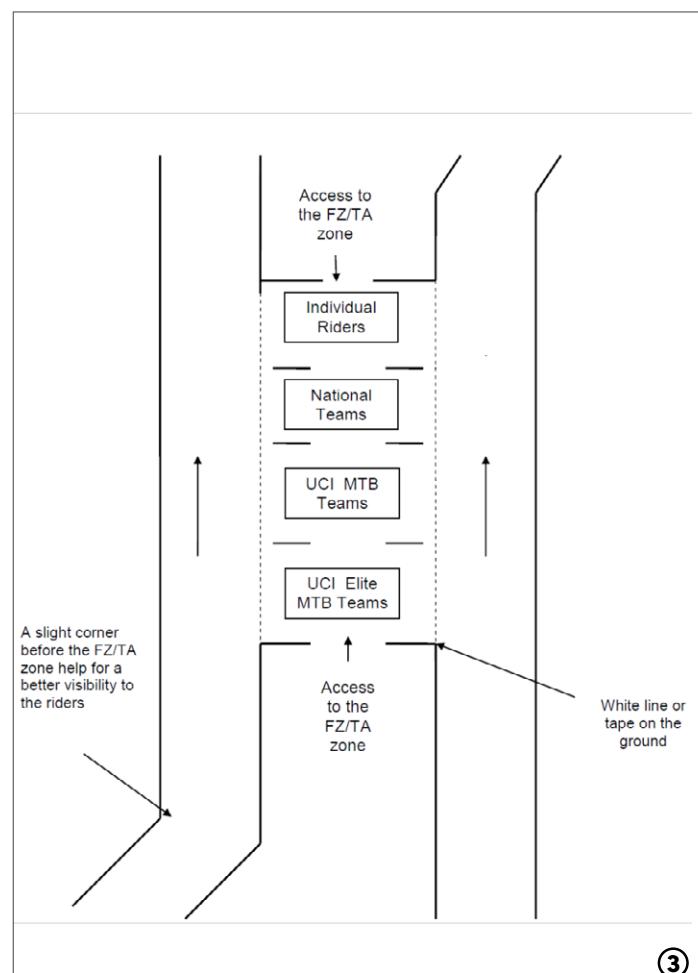


SCHÉMA. Zone de ravitaillement 3



Les schémas ci-dessus montrent que chaque box est alloué à une équipe (ou à plusieurs petites équipes) pour leur permettre de stocker leur équipement. Les ravailleurs peuvent généralement donner la nourriture depuis leur box (beaucoup procèdent ainsi), mais ils n'ont pas d'obligation à rester sur place. Ils sont autorisés à se déplacer dans la zone, si l'espace le permet. Ce qui importe est de garder la zone suffisamment dégagée et que les ravailleurs attendent derrière la ligne.

Les tâches du Commissaire dans les zones F/TA sont généralement les suivantes, en ordre décroissant de priorité :

- Observer les gestes des coureurs et du personnel des équipes (remarque : la place du Commissaire est importante, normalement, et à l'idéal vers la fin de la zone, surtout s'il est seul). Se déplacer pour empêcher toute infraction à la réglementation avant qu'elle n'ait lieu (autant que possible).
- Enregistrer un ordre de passage dans la mesure du possible, ou au moins prêter suffisamment d'attention pour avoir une idée précise de ce qui se passe dans la course :
  - s'il semble qu'un coureur est sur le point d'abandonner la course, vérifier avec lui pour s'en assurer, puis faire état du DNF au juge à l'arrivée.
- Demander aux personnes travaillant dans la zone de montrer leur laissez-passer ou leur accréditation (et demander aux personnes non accréditées de la quitter).



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le comportement attendu des directeurs sportifs et des coureurs dans les zones F/TA.
- Décrire ce qu'encourent les participants qui tenteraient de faire demi-tour sur le parcours pour revenir à une zone F/TA.
- Expliquer les dispositions recommandées des zones F/TA. décrire les circonstances autorisant une assistance technique entre coéquipiers.
- Décrire les tâches des Commissaires de zone F/TA.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire la disposition des zones F/TA lors des épreuves importantes de MTB, comme la Coupe du Monde.
- Expliquer combien chaque équipe reçoit de laissez-passer pour les zones F/TA, selon les différents niveaux d'épreuves, ainsi que la procédure de distribution de ces laissez-passer, conformément au Règlement UCI.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Essayer de nommer suffisamment de Commissaires pour superviser la zone.
- Prêter une attention particulière à la fin des zones F/TA, dans le cas où les coureurs essaient de faire demi-tour.
- Éviter autant que possible l'infraction avant qu'elle ne survienne plutôt que de devoir sanctionner un coureur après coup.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas rester "invisible" dans la zone F/TA. Les directeurs sportifs et les coureurs doivent savoir que la zone est sous contrôle.
- Ne pas retarder le compte-rendu des coureurs DNF au juge de l'arrivée, ni les situations pouvant exiger une sanction, au PCC.

#### 4.3.2.5. Entraînements XC



En vertu de l'**ARTICLE 4.1.022**, du Règlement MTB UCI, le parcours est exclusivement réservé aux coureurs pendant les épreuves et les périodes d'entraînement officielles. Pendant ces périodes d'entraînement officielles, les signaleurs et la couverture médicale doivent être présents. Toutes les autres personnes doivent être hors du parcours.

Cela dit, les courses de mountain bike sont souvent organisées sur des domaines skiables ou dans des parcs publics qui comprennent un réseau de pistes ouvertes tous les jours à d'autres utilisateurs ([cf. 4.2.4.3.2.](#)).

Si un coureur ignore l'avertissement donné de rester à l'écart du parcours, il convient de le sanctionner. La sanction reste à la discrétion des Commissaires (comme une amende pour infraction aux instructions du Commissaire ou de l'organisation), mais peut aller jusqu'à la disqualification, selon les circonstances.

Si un coureur d'une catégorie différente est pris en train de s'entraîner sur le parcours pendant une course, il risque la disqualification.

#### 4.3.2.6. XCO : calcul du nombre de tours

Le calcul du nombre de tours dans les épreuves XCO représente un défi, même pour les Commissaires les plus expérimentés. La tâche se complique lorsqu'aucune épreuve importante n'a eu lieu sur ce parcours. Le nombre de tours d'une épreuve XCO **relève des aspects sportifs de la course, pas des aspects techniques**. À ce titre, il incombe au PCC de déterminer le nombre de tours. Cependant, rien n'empêche le PCC de consulter le DT (cette personne est généralement expérimentée dans les épreuves MTB et de bon conseil). Il importe également de discuter avec la personne du comité organisateur responsable du parcours. En effet, une course a pu avoir lieu récemment sur le même parcours et le temps au tour de cette épreuve peut servir de référence pour votre décision. En dernier ressort, le PCC peut même demander à certains athlètes phares leur estimation de temps au tour. En résumé, la décision finale quant au nombre de tours incombe au PCC, mais le travail d'équipe forme la base de cette décision.

Si les **conditions météorologiques** sont favorables, le PCC vise le temps de course maximal autorisé. En revanche, si les prévisions météo sont défavorables ou si la course a lieu en début de saison, le PCC vise un temps minimal.

N'autorisez jamais la discussion du nombre de tours lors de la réunion des directeurs sportifs. Si vous autorisez cette discussion, la réunion ne finira jamais, car certains athlètes sont meilleurs sur des parcours courts et d'autres sur des parcours longs.

Seule une mauvaise météo inattendue le jour de la course peut justifier une réduction du nombre de tours annoncé lors de la réunion des directeurs sportifs. Soulignons à nouveau que cette décision incombe uniquement au PCC.

En bref, si la météo est favorable, prévoyez plutôt plus de tours que moins et inversement en cas de météo défavorable, prévoyez plutôt moins de tours que plus.



Les **temps de course minimaux et maximaux dans les diverses catégories** figurent à l'**ARTICLE 4.2.001** du Règlement UCI.

Pour faciliter le calcul du nombre de tours, un tableau Microsoft Excel est mis à disposition sur l'Extranet des Commissaires. Il sert à modéliser divers paramètres de parcours pour des courses XC et ainsi à prévoir le nombre de tours aussi précisément que possible.

Men Elite	1.30 - 1.45			Time	Estimated Finish Time
Intro	1200 m			0:01:59	
Lap	4500 m			0:17:29	1:32:08
		80%	0:12:24		
Laps	6		Lap	R_Time	L_Time
			1	0:17:29	0:15:30
Total Distance	28200		2	0:32:21	0:14:52
			3	0:47:26	0:15:05
Final Time	01:32:08		4	1:02:44	0:15:18
			5	1:17:42	0:14:58
Average Speed	18,36		6	1:32:08	0:14:26
Average Lap Time	0:15:01		7		18,71



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire les durées des courses XCO dans chaque catégorie de course internationale (C1/2/3), de course nationale et dans les catégories de leur propre pays.
- Expliquer comment calculer le nombre de tours d'une course XCO.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire l'utilisation du tableau de calcul de la durée et de la distance de course, mis à disposition sur l'Extranet des Commissaires UCI.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Si la météo est incertaine, mieux vaut annoncer lors de la réunion avec les directeurs sportifs que le nombre de tours est sujet à modification.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Si vous demandez l'avis des coureurs sur le nombre de tours ou leur durée, ne vous contentez pas de l'avis d'un coureur ou d'une équipe. Ces avis peuvent constituer l'un des critères de votre décision, mais ils ne doivent pas être votre seul critère.
- Ne confirmez jamais le nombre de tours avant la réunion des directeurs sportifs.
- N'entrez pas en discussion à propos du nombre de tours lors la réunion des directeurs sportifs. Elle constitue un moment d'information, pas de débat.

### 4.3.2.7. XC : briefing des motos de tête et balai



Les motos de tête et balai sont primordiales dans les courses XCO. L'objectif principal de la moto de tête est d'ouvrir le parcours. Elle montre aux spectateurs, aux Commissaires et au prestataire de chronométrage que le leader approche. La moto de tête porte souvent la mention (parfois sur la moto, parfois sur le dos du motard) du nombre de tours restant. Les spectateurs sur le parcours et le personnel des équipes dans les zones F/TA connaissent ainsi le temps de course restant.



De même, la moto balai ferme le parcours et le peloton des coureurs toujours considérés en course. Il s'agit presque toujours du coureur occupant la dernière position. La moto balai sert essentiellement lors des courses XCM et XCP (ou des étapes d'épreuves XCS), plutôt que lors d'épreuves XCO, sauf pour fermer le parcours après le dernier coureur, une fois que le vainqueur a franchi la ligne d'arrivée.

Les motards n'ont pas toujours l'expérience des courses de mountain bike. Il est donc important de leur donner des instructions spécifiques, afin qu'ils puissent faire leur travail sans gêner la course. Il incombe au PCC de s'assurer que les motards ont reçu les instructions adéquates.

Si le PCC n'est pas certain que les motards sont en mesure de respecter les instructions correctement, mieux vaut se passer des motos. Par ailleurs, si les motards ne respectent pas les instructions et que leur comportement ne peut pas être corrigé, il convient de les retirer de la course.

#### INSTRUCTIONS GÉNÉRALES À DESTINATION DES MOTARDS :

- Il est prudent que l'organisateur donne instruction aux motards d'arriver sur le parcours suffisamment longtemps à l'avance pour pouvoir effectuer un ou plusieurs **tours de reconnaissance**. Ils connaîtront ainsi la configuration et le profil du parcours, y compris des sections trop difficiles techniquement, qu'ils peuvent avoir à contourner.
- Les motards doivent comprendre que le **rythme de la course** n'est pas constant. Ils doivent rouler très vite sur certaines sections du parcours et plus lentement sur d'autres. Le plus important est d'être toujours conscient de la position des cyclistes les plus proches.
- Si un Commissaire **intercepte** un motard, celui-ci doit s'arrêter et écouter les instructions du Commissaire.
- Le **plein de carburant** des motos doit être effectué avant le départ de la course. Les motards doivent également laisser une réserve de carburant à un endroit aisément accessible à proximité de la ligne d'arrivée (mais pas trop visible, non plus), pour refaire le plein si nécessaire.
- Les motards de tête et balai doivent porter des **tenues différentes** permettant de les distinguer au premier coup d'œil. Cela est encore plus important s'ils pilotent des motos de marque ou de couleur similaires.

#### INSTRUCTIONS DESTINÉES À LA MOTO DE TÊTE :



Rester nettement devant les leaders. La moto doit rester suffisamment loin devant pour que la poussière soulevée soit retombée, mais pas au point que les coureurs perdent la moto de vue. Cette distance dépend de la nature du parcours. Elle est généralement de 75 m à 150 m, parfois davantage (mais jamais inférieure).

#### À NOTER

Il est préférable sur certaines sections du parcours très roulantes ou sur des descentes techniques, que la moto de tête prenne de l'avance, puis attende que les coureurs la rattrapent. Cela évite que les coureurs ne dépassent la moto. Il est préférable que la moto évite complètement les sections très étroites ou techniques, qu'elle quitte le parcours pour emprunter un autre chemin, avant d'attendre les coureurs à la fin de la section.

À l'approche de la ligne d'arrivée, la moto de tête doit augmenter la distance avec les leaders jusqu'à 30 secondes ou 40 secondes. Cela permet à l'un des dirigeants de changer le compteur de tours affiché sur la moto ou sur le dos du motard (le cas échéant).



Avant le départ de la course, la moto de tête doit attendre environ 50 m à 100 m devant la ligne de départ, prête à partir à l'instant où le départ est donné. Le motard risque de ne pas entendre le coup de revolver. On doit lui donner l'instruction de regarder derrière lui pour voir les coureurs partir.



À la fin de la course, la moto de tête doit prendre une nette avance sur les leaders (au moins 60 secondes) pour s'assurer de dégager le parcours et la zone d'arrivée avant l'arrivée du vainqueur. Dans la mesure du possible, une voie de déviation est placée juste avant la ligne d'arrivée pour que le motard quitte le parcours.

## INSTRUCTIONS DESTINÉES À LA MOTO BALAI

Le motard balai doit recevoir pour instructions de suivre le coureur occupant la dernière position de la course. Cependant, la moto balai doit conserver une certaine distance pour laisser au coureur l'espace nécessaire sans le perdre de vue.

La moto balai ne doit pas s'arrêter pour attendre les coureurs qui se sont arrêtés dans l'une des zones F/TA pour assistance technique, sauf s'il s'agit d'une course XCP ou XCM.

### À NOTER

Les épreuves XCO n'utilisent pas de moto balai. La moto de tête prend une nette avance sur le vainqueur pendant le dernier tour. Lorsque le vainqueur a terminé, la moto de tête rattrape le dernier coureur sur le parcours et le suit jusqu'à la ligne d'arrivée. Éliminer la moto balai évite tout risque de confusion à propos de l'endroit où se situe la tête de la course.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer l'objectif des motos de tête et balai.
- Expliquer à quels moments ne pas utiliser les motos de tête et balai.

#### 4.3.2.8. Procédure relative à la ligne d'arrivée XC

Comme décrit ci-dessus, le juge à l'arrivée (JA) est le seul responsable de la détermination de l'ordre d'arrivée et de la vérification des résultats.

Concernant les courses XC, le JA est assisté par au moins un ou deux Commissaires Nationaux, dont il dirige les travaux.

La principale tâche sur les courses en circuit, comme XCO, XCC et XCM à plusieurs tours, consiste à noter l'ordre de passage de la course. Cela aide le JA à vérifier les résultats de la course à se tenir informé de la situation du moment. Cette tâche revêt une importance particulière pour identifier les coureurs doublés, si la règle des 80 % n'est pas appliquée.



Concernant les courses en ligne (XCP et XCT), ainsi qu'à la fin des courses en circuit, le juge à l'arrivée conserve l'ordre d'arrivée et note les temps finaux de chaque coureur lorsqu'il franchit la ligne. Une partie de ce travail consiste à départager les sprints serrés sur la ligne d'arrivée et en cas de sprint très serré, d'utiliser l'équipement de photo-finish (le cas échéant) pour le départager. Le JA est l'autorité finale compétente pour départager ce type de sprints. Il peut également faire part de son opinion à propos d'un sprint irrégulier ou dangereux. Toutefois, il incombe également au PCC d'être présent sur la ligne d'arrivée pour superviser globalement la zone d'arrivée et observer les sprints (bien que cela ne soit pas toujours possible).

Le JA est généralement très préoccupé par la consignation de l'ordre des coureurs franchissant la ligne d'arrivée. Il est recommandé de juger l'équité d'un sprint face aux coureurs afin de mieux percevoir les mouvements latéraux. En revanche, départager sur la ligne d'arrivée impose au juge un regard latéral sur la ligne pour voir quelle roue avant la franchit en premier. Cependant, le JA est généralement en mesure de donner son avis sur les sprints irréguliers.



Un compte-tours sert souvent sur les courses sur circuit. Pendant la course, le JA (ou l'un des Commissaires adjoints) fait fonctionner le compte-tours et vérifie qu'il affiche toujours le nombre exact de tours restants. La vérification du compte-tours relève de la responsabilité du JA. En règle générale, il convient de ne pas changer le compte-tours avant que le leader de la course ne passe juste la zone d'arrivée/ de début de tour.

Lorsque tous les coureurs ont fini la course, le JA se concerte avec le prestataire de chronométrage, le Commissaire de la zone du 80 % (si cette règle est appliquée) et le secrétaire pour produire et vérifier les résultats de la course.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les devoirs et la répartition des tâches entre les Commissaires à l'arrivée.

#### 4.3.3. TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF - DHI



#### 4.3.3.1. DHI : entraînement

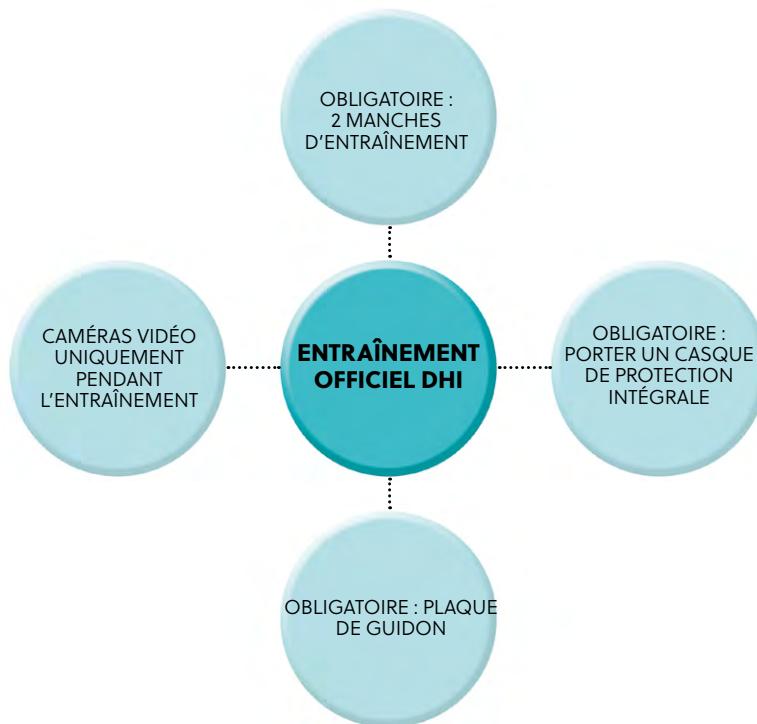


SCHÉMA. Entraînement officiel DHI

Comme pour les formats XC, l'entraînement ne doit avoir lieu que pendant les périodes d'entraînement officielles, car les signaleurs et la couverture médicale sont alors présents sur le parcours. S'entraîner sur un parcours DHI pendant une course est interdit et justifierait la disqualification des contrevenants.



Il doit être souligné lors de la réunion avec les directeurs sportifs qu'aucun entraînement ne doit avoir lieu hors des périodes d'entraînement officielles et qu'à la fin de ces périodes autorisées d'entraînement, les coureurs doivent quitter le parcours. Ceux restant sur le parcours au-delà de la période d'entraînement autorisée risquent une pénalité, voire la disqualification. De manière à arbitrer ce point avec équité, l'organisation doit fournir un "**coureur balai**" qui est le dernier coureur à descendre le parcours, à vitesse réduite. La tâche de ce coureur est d'avertir que le parcours est clos et de demander à tous les coureurs présents sur le parcours de le quitter. Tout coureur restant sur le parcours après le passage du "coureur balai" risque la disqualification.



Si aucun "coureur balai" n'est disponible, le Commissaire au départ doit noter les dossards des derniers coureurs à descendre le parcours pendant l'entraînement et demander aux signaleurs de vérifier que ces coureurs (et tous les autres avant eux) continuent de descendre le parcours lorsque l'entraînement est terminé. Tout coureur restant sur le parcours après cela s'expose à une sanction.

Chaque coureur doit courir au moins deux manches d'entraînement depuis le portillon de départ. Après la "reconnaissance à pied" du parcours, il est interdit de marcher sur le parcours pour des raisons évidentes de sécurité. Si un coureur s'arrête sur le parcours pendant l'entraînement, il doit immédiatement se mettre à l'abri sur le côté du parcours.

Quinze à vingt minutes avant la fin de la séance d'entraînement (selon le temps nécessaire pour atteindre le sommet), le Commissaire affecté au système de transport ne doit plus autoriser de coureurs à rejoindre le sommet du parcours. Ce délai doit être adapté au besoin et annoncé lors d'un communiqué ou pendant la réunion des directeurs sportifs.

#### À NOTER

Si aucun dirigeant n'est présent au système de transport durant toute la séance d'entraînement, un Commissaire doit se rendre au pied du système de transport pour le fermer. Le but est d'éviter que les coureurs n'arrivent au départ après la clôture de la séance d'entraînement.



Le Commissaire au départ doit s'assurer que tous les coureurs portent un casque de protection intégrale approuvé, pendant la compétition et pendant les séances d'entraînement. Les vélos des coureurs doivent également porter leur plaque de guidon. Il est parfois impossible d'empêcher les coureurs de remonter. De nombreuses épreuves de DH ont lieu dans des stations de ski équipées de parcs de MTB ouverts au public. Rien n'empêche les participants à la course de rouler sur le parc MTB tant qu'ils ne sont pas sur le parcours. Dans ce cas, le Commissaire au système de transport doit consigner le dossard du dernier coureur autorisé à pratiquer sur le parcours et en informer le Commissaire au départ. Tous les coureurs arrivant au système de transport après ce coureur doivent être informés que le parcours est fermé. Le Commissaire doit rester au départ le temps nécessaire au-delà du temps d'entraînement pour vérifier que ces instructions sont respectées. Les bonnes pratiques recommandent également de fermer l'entrée de l'aire de départ au moyen d'une barrière pour indiquer clairement la fin de l'entraînement.



Par ailleurs, les caméras vidéo ne sont autorisées que pendant l'entraînement, si fixées sur le casque (sauf autorisation spéciale de l'UCI). Les caméras fixées sur les casques doivent l'être solidement sans exposer le coureur à un danger inutile ni invalider la certification du casque ou d'un autre équipement de protection.

#### À NOTER

Depuis la saison 2014, l'UCI autorise un certain nombre de caméras embarquées pendant la compétition, uniquement lors des épreuves de Coupe du Monde et de Championnats du Monde. Lors de ces épreuves, les caméras embarquées doivent être signalées par communiqué officiel publié par le collège des Commissaires avec l'autorisation du délégué technique de l'UCI. Il sera dressé une liste des coureurs autorisés à porter une caméra embarquée. Les coureurs absents de cette liste ne pourront pas porter de caméra embarquée pendant la compétition.

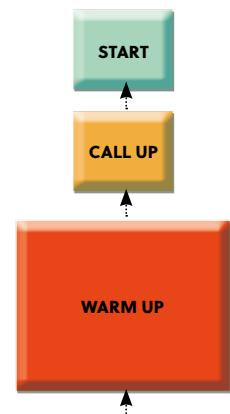
#### 4.3.3.2. DHI : procédure de départ

À l'idéal, tous les coureurs doivent se trouver dans l'aire d'attente environ 10 minutes avant leur départ programmé. Ils doivent donc prévoir le délai nécessaire dans la file d'attente pour le système de transport afin d'être ponctuel au départ.

Un Commissaire national place les coureurs selon la liste de départ. À l'appel de leur nom, les coureurs s'alignent derrière la ligne de départ. Le Commissaire au départ vérifie que le numéro de dossier du coureur au portillon de départ correspond à celui figurant sur la liste de départ.

L'APCP (ou un autre Commissaire) est également présent au départ pour assister le Commissaire au départ et vérifier que l'équipement vestimentaire et le matériel des coureurs sont conformes à la réglementation. Toute question à cet égard doit être portée à l'attention du PCC par radio. Si l'équipement vestimentaire ou le matériel d'un coureur pose un problème de sécurité ou si la réglementation interdit au coureur de prendre le départ, le Commissaire doit lui demander de corriger le problème ou lui refuser le départ. Toutes les situations de refus de départ doivent être immédiatement portées à l'attention du PCC et du juge à l'arrivée. Comme pour la séance d'entraînement, il est de bonne pratique de placer un Commissaire au système de transport pour éviter qu'un coureur portant un équipement vestimentaire ou utilisant du matériel problématique n'atteigne le sommet du parcours (où il est souvent trop tard pour corriger le problème).

En aucun cas, un coureur n'est autorisé à prendre le départ d'une course à un autre moment qu'à l'heure du départ qui lui est allouée. Le coureur est autorisé à partir entre cinq secondes plus tôt et cinq secondes plus tard que son heure officielle de départ lors d'épreuves dotées d'un chronométrage électronique approprié le permettant. Au départ de chaque coureur, le Commissaire au départ note sur la liste de départ le nombre de secondes avant ou après le temps zéro auquel le coureur a pris le départ (en cas de besoin du chronométrage manuel). Il appelle ensuite le coureur suivant sur la liste de départ. Un coureur qui manque son heure de départ est considéré comme non partant (DNS). Il ne lui est pas donné une autre heure de départ. Le Commissaire doit donc attendre jusque cinq secondes après l'heure officielle du départ d'un coureur avant de faire avancer le coureur suivant sur la ligne.



En règle générale, seules des conditions exceptionnelles échappant au contrôle du coureur justifient que le PCC autorise un coureur en retard à prendre un départ ultérieur (p.ex. un long arrêt avéré du système de transport). Au moment de la course, tous les coureurs connaissent le délai nécessaire pour atteindre le sommet du parcours et se préparer. Il ne sera donc pas tenu compte des arrêts courts du système de transport. Un coureur est habituellement en retard en raison de sa négligence, ce qui ne justifie aucune tolérance.



Il est primordial de respecter les heures de départ. Si un coureur ne prend pas le départ, le suivant n'est pas autorisé à prendre le départ avant son heure officielle, sauf si le PCC l'y autorise (ce qui peut être le cas lorsque la course a pris du retard sur les horaires programmés en raison d'un ou de plusieurs accidents). À propos des coureurs non partants, le Commissaire au départ doit se placer dans l'aire de départ jusqu'à ce que le temps de départ du coureur absent soit écoulé, afin d'empêcher que le coureur suivant ne prenne accidentellement le départ avant son heure programmée.

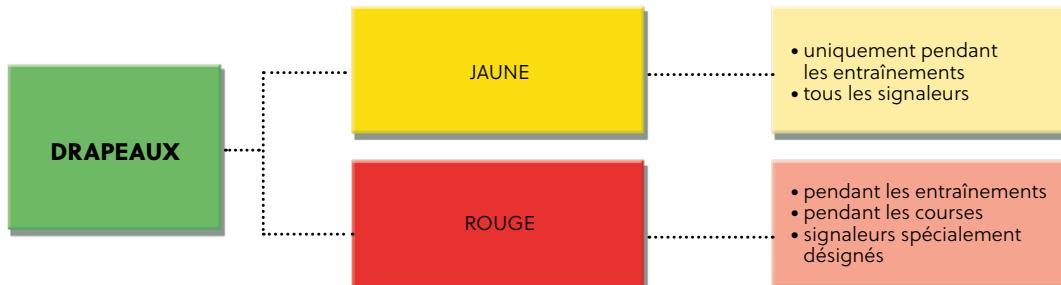
Au moins deux Commissaires Nationaux consignent un chronométrage manuel supplémentaire. Des vérifications doivent avoir lieu entre le départ et l'arrivée lorsque le chronométrage manuel est utilisé.

Les ouvreurs, deux coureurs ou davantage dont les plaques portent les lettres A et B, s'élancent sur le parcours cinq minutes avant le premier concurrent pour indiquer (aux signaleurs, aux médias, aux spectateurs, etc.) que la course officielle va débuter. Les ouvreurs vérifient également le bon fonctionnement du chronométrage et que le parcours ne comporte pas d'obstacles.



SCHÉMA. Procédure de départ

#### 4.3.3.3. DHI : procédure relative aux drapeaux



Pendant les séances d'entraînement officielles, tous les signaleurs portent un drapeau jaune, qu'ils doivent agiter en cas de chute pour avertir les coureurs de ralentir.

Un certain nombre de signaleurs spécialement désignés doivent également porter un drapeau rouge et être équipés d'une radio réglée sur la même fréquence que le PCC, le coordinateur des signaleurs, le délégué technique et l'équipe médicale. Ils doivent se tenir aux emplacements stratégiques du parcours de façon à être vus directement par les deux signaleurs les plus proches (au-dessus et en dessous d'eux).

Les drapeaux rouges servent pendant les séances d'entraînement et pendant les courses (les drapeaux jaunes ne servent que pendant l'entraînement).

Les signaleurs porteurs d'un drapeau rouge, témoins d'un accident grave, doivent le signaler immédiatement par radio au coordinateur des signaleurs, qui avertit le PCC, le délégué technique et l'équipe médicale. Le PCC est seul habilité à interrompre la course (cependant, lors de l'entraînement, le Commissaire au départ doit être averti, dès que possible, d'une situation "drapeau rouge" ou de tout accident bloquant totalement ou partiellement le parcours). Dès que le parcours est dégagé, le PCC annonce la reprise de la course par radio. Chacun doit comprendre que les courses peuvent être interrompues uniquement qu'en cas d'accident grave d'un coureur bloquant le parcours, de son fait ou du fait de la présence des secours (notamment si la poursuite de la course met en danger les sauveteurs ou les coureurs).

Les signaleurs porteurs d'un drapeau rouge doivent immédiatement évaluer l'état du coureur blessé et rester en liaison radio avec les officiels précités.

Les signaleurs porteurs d'un drapeau rouge qui ne sont pas directement concernés par un accident, supervisent toutes les communications radio à propos de l'accident. S'ils aperçoivent l'un de leurs collègues situés plus bas agiter son drapeau rouge, ils doivent immédiatement faire de même.

Les coureurs qui voient un drapeau rouge agité pendant une course doivent immédiatement s'arrêter.

#### À NOTER

Bien entendu, les signaleurs porteurs d'un drapeau rouge situés plus bas que le lieu de l'accident ne sont pas tenus d'agiter leur drapeau rouge, car les coureurs ayant dépassé le lieu de l'accident ne seront pas gênés.

Un coureur qui a été arrêté doit continuer calmement sans prendre de retard vers la fin du parcours pour obtenir une autre heure de départ auprès du PCC.

Lorsque cela est possible, il est préférable d'affecter les Commissaires Nationaux expérimentés aux zones les plus difficiles du parcours (aux postes de signaleurs) avec des drapeaux rouges.

Pendant les séances d'entraînement DHI, le Commissaire au départ doit être désigné comme Commissaire responsable des "arrêts d'urgence" de la course, car le Commissaire au départ supervise l'entraînement.

Il est prioritaire que le PCC donne ses instructions aux signaleurs. Les signaleurs doivent recevoir des instructions écrites dans leur langue maternelle quant à l'utilisation des drapeaux rouges et jaunes. Rappelons que pendant la course, seul le PCC est habilité à interrompre la course. Les instructions concernant les signaleurs du parcours prévues à [section 4.2.2.3](#) doivent être mentionnées lors du briefing.

#### 4.3.3.4. DHI : procédure à l'arrivée



Pendant la course, le juge à l'arrivée doit vérifier que la ligne d'arrivée est tracée au sol et que les photocellules du chronométrage ne sont pas obstruées afin de ne pas affecter les temps des coureurs.

En cas de mauvaises conditions météo, si les dossards des coureurs sont couverts de boue, un Commissaire national peut aider à vérifier les dossards. Pour rappel : au moins deux Commissaires Nationaux sont nécessaires pour le chronométrage manuel (l'un au départ et l'autre à l'arrivée).



Pendant la course, le coureur qui enregistre le meilleur temps d'arrivée occupe le "hot seat" pour être identifié par les spectateurs et les médias comme le leader de la course. Ce "hot seat" ne sert généralement que pendant la finale, pas lors des manches de qualification ou de placement.

Le PCC se tient dans l'aire d'arrivée, à proximité du "hot seat" et de la sortie de l'aire d'arrivée. Le PCC peut ainsi observer l'arrivée de chaque coureur et contrôler leur comportement dans l'aire d'arrivée et sur le "hot seat". Cet aspect compte notamment pour identifier toute infraction éventuelle au niveau de l'équipement, les maillots ou les caméras vidéo, qui n'auraient pas été repérée avant le départ. À cet emplacement, le PCC est également en mesure de recevoir les réclamations des coureurs à propos de gêne subie sur le parcours par un signaleur avec un drapeau rouge.



Lors des courses auxquelles un délégué technique est désigné, il lui incombe de gérer le "hot seat" et les photographes autour. En l'absence de délégué technique, l'organisation délègue habituellement une personne qui gère le "hot seat". Le PCC (ou un Commissaire délégué) peut y contribuer, sans oublier que la priorité des Commissaires est d'observer ce qui se passe dans la course. De ce fait, le "hot seat" n'est que secondaire.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer la gestion des entraînements lors d'épreuves DHI.
- Décrire la procédure du drapeau jaune lors des entraînements DHI.
- Décrire la procédure du drapeau rouge lors des courses DHI.
- Expliquer la procédure du départ des courses DHI.
- Décrire le chronométrage manuel des courses DHI.
- Décrire la répartition des tâches et la procédure sur la ligne d'arrivée des courses DHI.
- Décrire la gestion des coureurs se présentant en retard au départ.
- Expliquer la réglementation de l'UCI à propos de l'utilisation des caméras vidéo.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire le déroulement de la Coupe du Monde DHI et en quoi il diffère d'autres catégories de courses internationales.
- Expliquer la répartition des tâches entre les Commissaires lors d'épreuves DHI.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Observer les actions et les réactions des signaleurs pendant l'entraînement pour évaluer leur respect des instructions et traiter les problèmes avec le coordinateur des signaleurs.
- Être ferme quant au calendrier d'entraînement. Une interruption mineure du système de transport pendant l'entraînement ne requiert généralement pas de rattrapage. Il est normalement prévu plus de temps d'entraînement que nécessaire.
- Si le temps le permet, observez l'entraînement, en particulier sur les sections difficiles du parcours (surtout si vous êtes également délégué technique) afin de connaître les problèmes que peut poser le parcours.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- N'autorisez pas un nouveau départ si vous n'êtes pas raisonnablement certain qu'un coureur a été arrêté par un drapeau rouge.
- N'autorisez pas un coureur à prendre le départ en retard sauf si vous êtes certain que le motif échappait à son contrôle (comme un arrêt grave du système de transport).

**4.3.4.**

## TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF - COURSES ÉLIMINATOIRES (4X, XCE)



#### 4.3.4.1. 4X : principes généraux et contrôle sportif

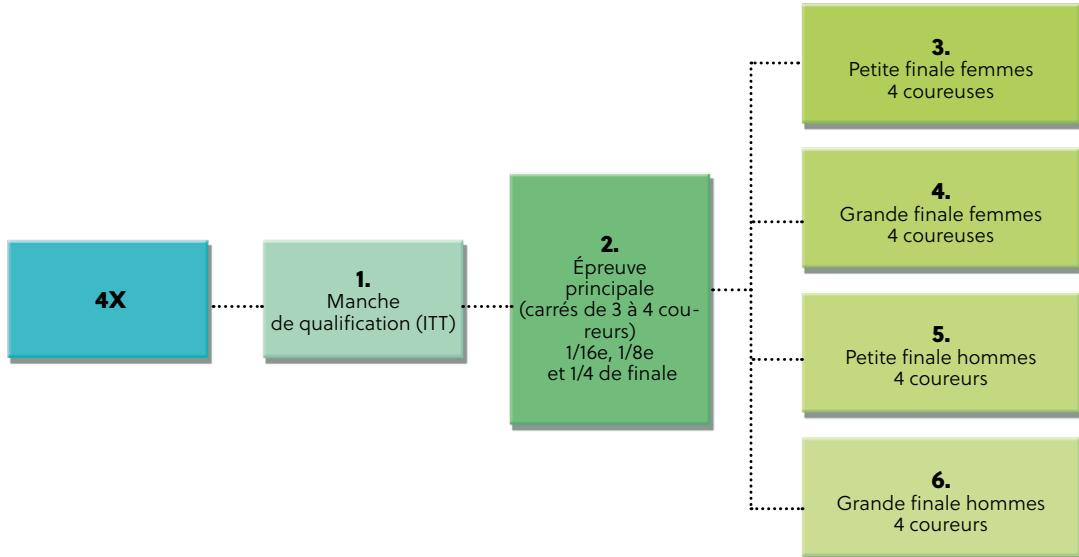


SCHÉMA. Format de course Four Cross



Les caractéristiques du Four Cross (4X) en font un format de course enthousiasmant, au rythme rapide dans lequel des carrés de trois ou quatre coureurs s'opposent sur un parcours généralement descendant comportant des virages relevés, des sauts et autres obstacles. Les deux premiers coureurs franchissant la ligne d'arrivée après avoir achevé la totalité du parcours sont qualifiés pour la manche suivante. Le ou les deux autres coureurs sont éliminés.

Avant le début de l'épreuve principale qui oppose des carrés de trois ou quatre coureurs, tous les coureurs doivent effectuer sur le parcours une manche de qualification. Elle prend la forme d'un contre-la-montre individuel. Le nombre de coureurs qualifiés pour l'épreuve principale varie selon le nombre de participants à l'épreuve comme le prévoit l'**ARTICLE 4.4.005** du Règlement UCI consacré au 4X. Après la manche de qualification, tous les coureurs qui ne sont pas éliminés reçoivent un nouveau numéro de dossard correspondant à leur classement lors de la manche de qualification. Ainsi, le coureur qualifié le plus rapide reçoit la plaque numéro 1, le deuxième, le numéro 2 etc.

Le format de compétition est organisé de manière à ce que les meilleurs se rencontrent lors de la finale (dite grande finale), qui produit le classement de la course (les places 1 à 4). Une petite finale est également organisée pour les coureurs de la demi-finale non qualifiés pour la finale. Elle définit les places 5 à 8. Tous les autres coureurs sont classés selon la manche atteinte, puis selon leur résultat au sein du carré, enfin selon leur dossard (qui découle lui, des résultats de la manche de qualification).



Le 4X est un sport de contact, car les coureurs s'élancent côté à côté sur un parcours court et parfois étroit. Il peut donc y avoir certains contacts notamment dans les virages. Il est toutefois interdit aux coureurs de gêner délibérément un autre coureur.

Lors de l'épreuve finale, les Commissaires gèrent l'épreuve comme suit :



**1.** Le départ doit être libre de toute interférence. Les cinq premiers mètres du parcours sont partagés en quatre couloirs de largeur égale (celle d'une position de départ au portillon). Des lignes blanches tracées au sol séparent les couloirs. Tout coureur roulant sur ces lignes blanches ou les franchissant est relégué, si l'on considère qu'il a gêné un autre coureur. S'il n'y a pas de gêne, la relégation est transformée en avertissement.

**2.** Après le départ, les Commissaires observent la totalité de la course pour s'assurer que tout contact entre les coureurs n'est pas délibéré et ne bloque ni ne gêne la progression d'un concurrent. Cela inclut :

- a. Les tentatives délibérées d'éliminer les autres coureurs comme de les percuter (T-bone) ou d'essayer de les pousser hors du parcours (habituellement dans un virage).
- b. Les gênes plus subtiles, comme la tentative de retarder ou de modifier la trajectoire d'un autre coureur dans un virage d'un coup de coude. Il est difficile de les détecter, car les coureurs sont souvent au coude à coude dans les virages.

**3.** Les Commissaires doivent s'assurer que les coureurs terminent le parcours. Conformément à la réglementation 4X, cela concerne également le contournement des portes. Elles sont normalement placées de manière à délimiter les bords du parcours, notamment dans les virages.

**4.** Les Commissaires surveillent tout geste de violence, tout comportement irrespectueux ou toute agression pendant la course (p.ex. coup de pied à d'autres coureurs, gestes grossiers, retrait du casque, jet du vélo ou du casque, etc.).

**5.** Les Commissaires confirment l'ordre d'arrivée et distribuent les avertissements, relégations ou disqualifications aux coureurs pour les infractions commises sur le parcours, comme le confirme le PCC.

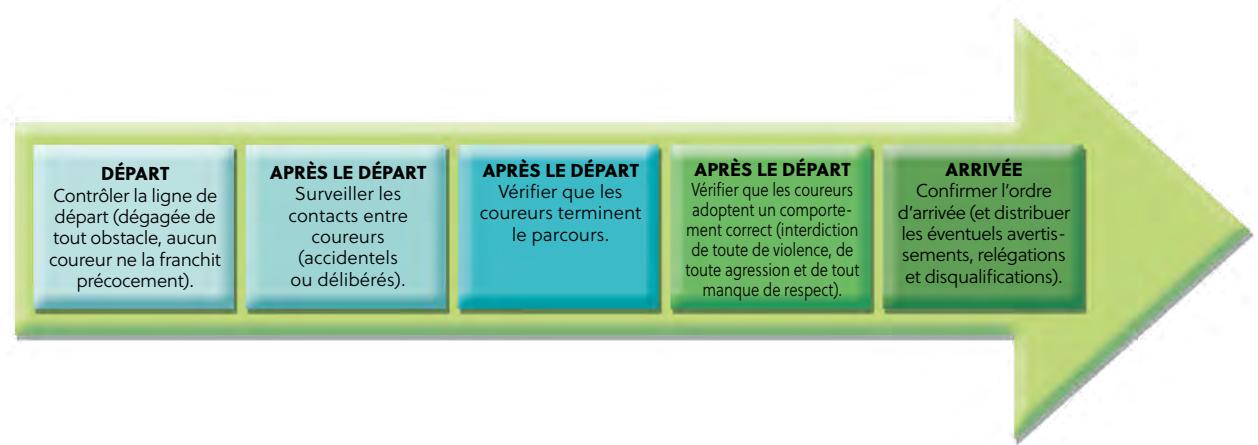


SCHÉMA. Tâches des Commissaires pendant une course 4X

#### 4.3.4.2. 4X : entraînement

La réglementation impose un entraînement le jour des finales, en plus des autres périodes d'entraînement éventuelles. Les signaleurs du parcours et les équipes médicales doivent être à leur poste avant que l'entraînement ne commence, comme pour toutes les autres disciplines.

Un Commissaire doit également être présent au portillon de départ pour vérifier que l'entraînement se termine à l'heure.

Il est normal que les coureurs s'arrêtent le long du parcours pour regarder les autres coureurs et qu'ils ne finissent pas la totalité du parcours à chaque fois. Souvent, les coureurs restent à un endroit du parcours pour pratiquer à plusieurs reprises une section précise. En fin de période d'entraînement, de plus en plus de coureurs réalisent le parcours intégralement. Les Commissaires doivent encourager cette méthode d'entraînement. Ils doivent cependant demander aux coureurs qui s'arrêtent à un endroit dangereux de se déplacer.



Enfin, il est important de vérifier que le portillon de départ soit utilisé durant une partie de chaque période d'entraînement.

Les Commissaires trouveront utile d'observer les entraînements afin de pressentir des gênes les plus probables entre coureurs pendant la course. Cette observation revêt d'autant plus d'importance si le PCC est également délégué technique, car elle contribue à déterminer les emplacements exacts des portes. En cas de modification d'une porte, les coureurs doivent pouvoir s'entraîner après cette modification.

#### 4.3.4.3. Protocole radio et procédure de contrôle sportif

Pendant la course, les Commissaires doivent respecter le protocole de communication suivant (l'anglais est utilisé dès lors que les Commissaires parlent des langues différentes) :

- "Riders W-X-Y-Z in the gates" (juge au départ)
- "Riders on course" (juge au départ)
- "Rider X False Start" (juge au départ)
- "Rider X Incident" (tous les Commissaires)
- "Rider X Elbow" (ou toute autre partie du corps) (tous les Commissaires)
- "Rider X T-bone" (tous les Commissaires)
- "Rider X Gate" (tous les Commissaires)
- "Riders W-Z" (dans l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée) (juge à l'arrivée)
- "Confirm Riders W-Z" (PCC)
- "Rider X 'red card', 'blue card' ou 'yellow card'" (PCC)
- "Course clear" (PCC)

Le PCC dirige la course d'une tour d'observation, idéalement située à mi-parcours d'où il peut voir la totalité du parcours.

#### À NOTER

La vision globale du parcours n'est pas toujours possible. Le PCC doit donc se tenir là où il voit la plus grande partie du parcours. Lors des épreuves majeures, comme la Coupe du Monde, le PCC se tient souvent dans le camion télévision et regarde la course sur un écran vidéo.



La réception radio dans le camion télévision est parfois mauvaise, car ces camions sont souvent blindés contre les interférences électromagnétiques. Il convient de vérifier la bonne réception radio avant le départ de la compétition. Si celle-ci pose problème, une personne doit se tenir hors du camion pour passer tous les messages urgents au PCC. Le représentant du prestataire de chronométrage au portillon de départ dispose souvent d'une liaison filaire avec l'unité de chronométrage et l'équipe de production télévisuelle. Il peut également transmettre des messages.

Les Commissaires sont placés aux endroits stratégiques du parcours. Ils doivent immédiatement informer le PCC de toute infraction à la réglementation, conformément à la procédure radio en vigueur.

En raison du bruit important causé par le public et la musique venant de la sonorisation, il est nécessaire que l'on fournisse aux Commissaires des oreillettes pour leur radio. Il en va du bon succès de cette épreuve.

#### 4.3.4.4. 4X : procédure à l'arrivée et utilisation des cartons

Les deux premiers coureurs franchissant la ligne d'arrivée sont qualifiés pour la manche suivante. Les deux autres coureurs sont éliminés.

Si aucun des quatre coureurs ne franchit la ligne d'arrivée :

- L'ordre d'arrivée est établi en fonction de la distance parcourue par chacun des coureurs.
- Le vainqueur du carré est celui qui a couvert la plus grande partie du parcours.

Un Commissaire à l'arrivée utilise un système de cartons : rouges, bleus et jaunes. Toutes les décisions doivent être confirmées par le PCC.

CARTON JAUNE	CARTON BLEU	CARTON ROUGE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un carton jaune est montré aux coureurs qui roulent de manière imprudente ou qui constituent intentionnellement un danger pour leurs concurrents.</li> <li>• Le carton jaune désigne un premier et dernier avertissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un carton bleu est montré aux coureurs qui causent du tort à leurs concurrents ou qui retirent un avantage déloyal.</li> <li>• Il implique la relégation du coureur.</li> <li>• Les motifs de relégation incluent le fait de rouler sur les lignes blanches juste après le départ ou de les franchir, de manquer une porte sans retourner la contourner correctement ou de provoquer un faux départ (cf. le <b>RÈGLEMENT 4.4.011, 4.4.012 AND 4.4.016</b>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un carton rouge est montré aux coureurs disqualifiés.</li> <li>• Sans préjudice des autres dispositions relatives à la disqualification, un coureur est disqualifié à réception du deuxième carton durant la même épreuve, indépendamment de sa couleur, ou s'il a enfreint le principe de sportivité ou l'esprit de compétition.</li> </ul>

SCHÉMA. Procédure relative aux cartons

Lorsque l'ordre d'arrivée a été confirmé et qu'il est établi qu'aucun avertissement, aucune relégation ni disqualification n'a été distribué, un Commissaire dirige les deux coureurs qualifiés pour la manche suivante vers le départ aussi rapidement que possible. Si aucun système de transport n'est disponible, une navette de camionnettes de type pick-up est habituellement mise en place (ou d'autres méthodes similaires) afin de ramener les coureurs au départ. Les coureurs éliminés sont invités à quitter l'aire d'arrivée.

Lors des finales, les femmes concourent d'abord, les hommes ensuite. La petite finale femme (pour les places 5 à 8) est suivie de la grande finale femme. Puis, vient la petite finale homme (pour les places 5 à 8) et enfin la grande finale homme.

La cérémonie de remise des prix se déroule dans les plus brefs délais après la course.

#### 4.3.4.5. XCE : principes généraux et contrôle sportif



Le format général XC éliminatoire est identique au format 4X. Une manche de qualification (un contre-la-montre individuel sur le parcours) réduit le peloton soit à 32 coureurs (carrés de 4) soit à 36 (carrés de 6) coureurs. Les plaques de guidon des coureurs sont réaffectées pour correspondre à l'ordre d'arrivée de la manche de qualification. Les carrés sont établis sur le même principe que pour le format 4X, à savoir qu'en théorie, les deux meilleurs coureurs de la manche de qualification ne sont pas opposés avant la finale. La procédure exacte d'établissement des carrés figure en Annexe 5 (36 coureurs) et en Annexe 6 (32 coureurs) du Règlement Mountain Bike UCI.

Il existe cependant quelques nuances par rapport aux épreuves 4X, autre que le fait que le format XCE est une épreuve de cross-country et pas de gravity (cf. [section 4.5](#) du présent guide à propos des parcours XCE et du format de l'épreuve).

**DÉPART**

Lors des épreuves XCE, il est important de disposer de suffisamment de Commissaires dans l'aire de placement et d'échauffement pour préparer et placer les coureurs sur la ligne de départ. Ce point est important car les épreuves XCE sont rapides. Lors de la manche de qualification contre-la-montre, les Commissaires doivent encourager activement les coureurs à s'aligner dans l'ordre de la liste de départ. L'intervalle entre deux départs étant de 15 à 30 secondes, l'efficacité est primordiale. Directement derrière le Commissaire au départ, se tient un autre Commissaire qui suit la liste de départ et informe le starter de tout coureur manquant dans le but de maintenir les intervalles.

Pendant l'épreuve principale, un Commissaire est responsable, grâce au suivi de la radio, de la mise à jour d'un exemplaire de la grille de course avec les résultats de la manche précédente, afin que la composition des manches suivantes soit rapidement établie. Cette tâche est parfois confiée au secrétaire ou à son assistant. D'autres Commissaires sont alors responsables de l'organisation des coureurs pour le carré suivant. Les coureurs du carré suivant pénètrent normalement dans l'aire de départ et commencent à se préparer immédiatement après que le carré précédent a démarré.

Le départ n'est pas donné à un portillon. Une ligne de départ est tracée au sol. Le départ est donné soit un pied à terre, soit avec des teneurs. L'une des tâches principales du starter consiste à prévenir les faux départs (et à essayer de les décourager par une méthode adaptée).



La procédure de départ XCE est la suivante :

- 1.** Les coureurs du carré choisissent leur position de départ en fonction de leur dossard (du plus bas au plus élevé).
- 2.** Lorsque les coureurs sont en position (un pied à terre ou tenus par des teneurs), le point le plus avant de leur roue avant légèrement en retrait de la ligne de départ (environ 10 cm pour s'adapter aux différentes tailles de roues et laisser une marge d'erreur), le starter procède à l'appel de la manière suivante :



SCHÉMA. Procédures de départ XCE



Lorsque le Commissaire au départ est prêt à entamer la procédure de départ, il doit d'abord s'assurer que les coureurs sont prêts. Cela implique qu'ils soient tous présents, roue avant correctement placée et qu'ils ont un ou les deux pieds fixés sur les pédales (selon qu'il y ait ou non des teneurs). Après la première étape de l'appel du starter "Riders Ready!", le starter doit laisser quelques instants pour s'assurer que les coureurs sont véritablement prêts, en regardant attentivement leur langage corporel. Si un coureur ne semble pas être prêt, il se peut qu'il n'ait pas entendu le starter (si la sonorisation n'est pas optimale, le starter doit crier pour s'assurer d'être entendu). Lorsque le starter crie "Attention!", il doit regarder les roues avant et être prêt à tirer au revolver (ou à siffler) pour donner le départ de la course.

Après la phrase "Attention!" il est important de ne pas tarder à donner le départ pour réduire les risques de faux départ (un revolver est plus adapté qu'un sifflet). Un autre Commissaire peut également se tenir juste derrière, hors de vue des coureurs, et siffler.

Si après la phrase "Attention!", un coureur commence à rouler, le starter doit tirer ou siffler immédiatement. Cependant, si le bord avant de la roue avant du coureur en infraction franchit la ligne de départ avant le coup de revolver ou de siffler, il s'agit d'un faux départ. Dans ce cas, s'il est possible d'arrêter la course avant que les coureurs ne soient parvenus trop loin (plus de 100 m environ), arrêtez la course, éliminez le contrevenant (relégué à la dernière place) et redonnez le départ aux coureurs restants du carré. S'il n'est pas possible d'arrêter les coureurs, laissez la course se terminer, puis reléquez le contrevenant à la dernière place.

#### À NOTER

Lors des épreuves de Coupe du Monde et de Championnats du Monde, Swiss Timing fournit un système de détection de faux départ. Le Commissaire au départ (s'il n'est pas habitué au système) doit se familiariser avec, quelques minutes avant l'épreuve.

#### GÉRER LA COURSE

Lorsque le départ est donné, les principes généraux sont identiques à ceux de toute autre épreuve XC. Les coureurs doivent laisser les concurrents plus rapides les doubler et ne jamais délibérément leur faire obstacle. Si suffisamment de Commissaires sont présents, certains se tiennent aux abords du parcours.



Les virages n'ont pas autant d'importance dans les courses XCE que 4X. Toutefois, certaines sections du parcours peuvent jouer le même rôle : les "goulets d'étranglement" où un seul ou deux coureurs peuvent passer simultanément. Ces sections doivent faire l'objet d'une surveillance soutenue pour vérifier que le comportement des coureurs reste sportif, qu'il n'y a pas de contact délibéré visant à blesser ou désavantager un concurrent. Toute infraction de ce type doit être sanctionnée par une relégation ou une disqualification.

Comme pour le format 4X, lors des épreuves principales, un Commissaire se tient habituellement dans le camion télévision pour observer la totalité de la course et décider du comportement des coureurs pendant la course.

Le PCC tient normalement le rôle de starter et l'APCP gère ce qui se passe sur le parcours. Cela s'explique par le risque élevé de faux départ, qui requiert des décisions immédiates.



## ARRIVÉE

Sur la ligne d'arrivée, la procédure applicable au format 4X est généralement adoptée (confirmation des coureurs qualifiés par radio). À l'heure de la rédaction de ce guide, le système des cartons n'est toutefois pas utilisé. Le départ étant très proche de l'arrivée, les coureurs qualifiés doivent immédiatement retourner à l'aire de départ.



Du fait que le format XCE est une **épreuve de vitesse**, la configuration de certains parcours peut faire du sprint final un élément crucial du résultat. Le juge à l'arrivée doit impérativement se tenir à un endroit adapté pour juger ce sprint final et vérifier qu'il est équitable et ne présente aucun danger. Cela implique que le coureur en tête ne gêne pas un coureur qui cherche à le doubler. Si tel était le cas, la sanction appropriée consiste à reléguer le contrevenant de la position qu'il a fait perdre au concurrent.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire le format de l'épreuve 4X y compris :
  - la manche de qualification et,
  - la procédure pour établir la grille qui sert à gérer les manches finales de l'épreuve.
- Décrire le protocole radio 4X.
- Décrire la procédure d'utilisation des cartons 4X.
- Expliquer les principales tâches des Commissaires lors des épreuves 4X.
- Décrire la gestion du départ des épreuves XCE.
- Expliquer la répartition des tâches du Commissaire lors des épreuves XCE.
- Décrire la procédure de départ XCE.
- Expliquer les pénalités possibles lors des épreuves XCE.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le format 4X des Championnats du Monde.
- Expliquer le format XCE de la Coupe du Monde et du Championnat du Monde.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Vérifier que suffisamment de Commissaires et/ou bénévoles sont présents pour gérer efficacement l'épreuve, notamment au départ. S'assurer que les bénévoles remplaçants les Commissaires sont convenablement formés.
- Convenir avec le collège des Commissaires, le DT et la compagnie de production télévisuelle de la façon de gérer les faux départs (le cas échéant).

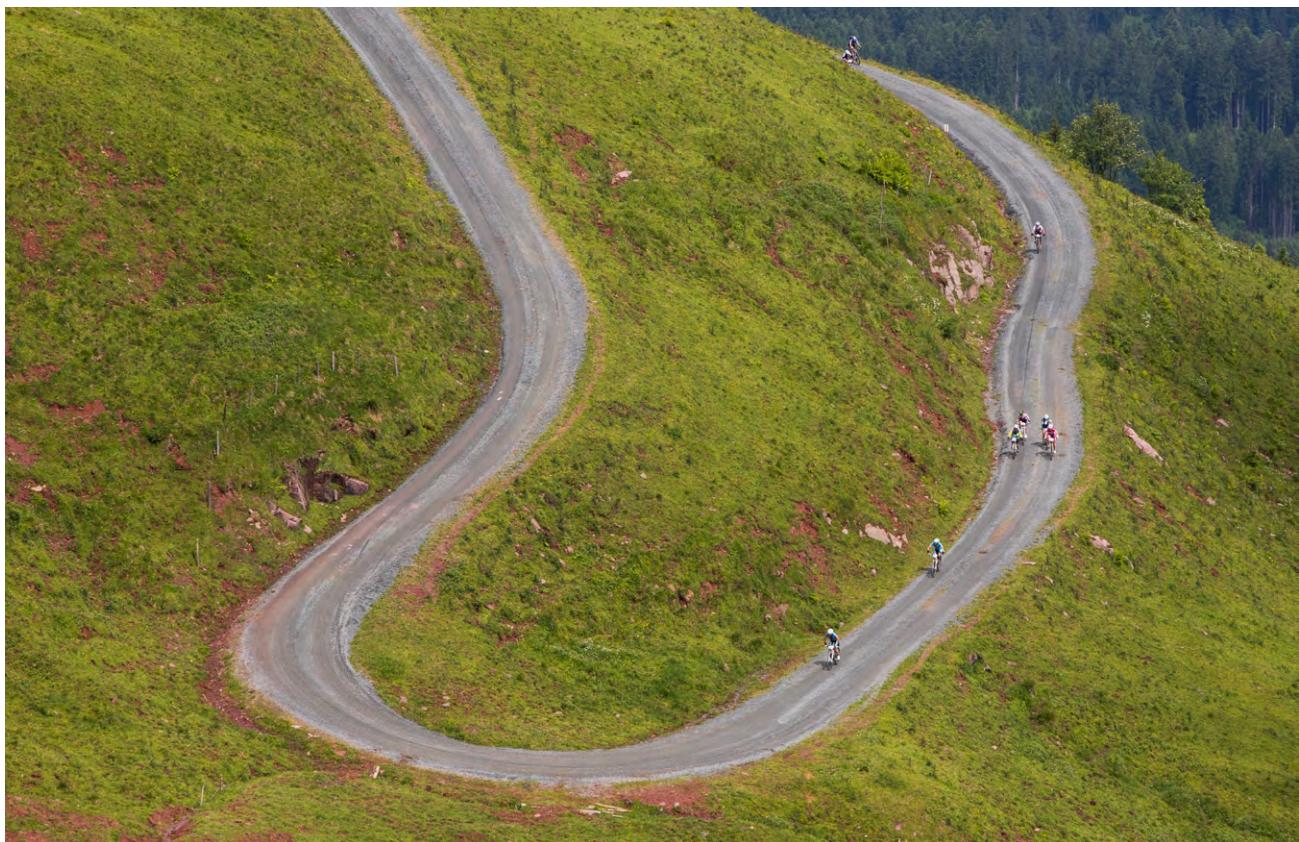


### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas commencer la course sans avoir préalablement vérifié le système de départ afin de s'assurer que les coureurs entendent les instructions de départ et le sifflet.
- Ne pas autoriser un coureur qui aurait manqué son départ à prendre le départ dans un autre carré (un qui ne comporterait que 3 coureurs). Cela perturberait complètement le placement de l'épreuve.
- Ne pas autoriser de discussion des décisions du Commissaire à propos des incidents émaillant la course. Si les Commissaires jugent appropriée une relégation ou une disqualification, tenez-vous en au verdict. Les décisions doivent être prises rapidement et fermement. En cas de doute, mieux vaut ne pas sanctionner par une pénalité.

**4.3.5.**

## TÂCHES DE CONTRÔLE SPORTIF - ÉPREUVES D'ENDURO



#### 4.3.5.1. Format Enduro

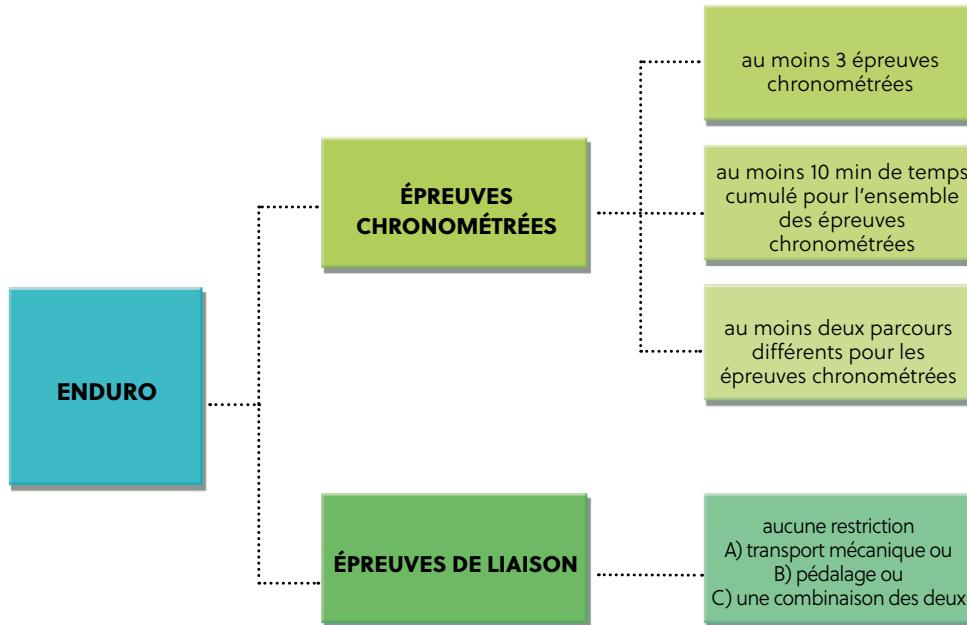


SCHÉMA. Format Enduro

Récemment ajoutées au Règlement UCI en 2014, les épreuves Enduro sont essentiellement des courses de descente par étapes (les **ARTICLES 4.4A.001 – 4.4A.020** traitent des épreuves Enduro). Il s'agit d'une série d'**étapes chronométrées** associées à des étapes de liaison (non chronométrées). Le cumul de tous les temps des étapes chronométrées donne le classement général.

Les épreuves Enduro sont composées d'au moins 3 étapes chronométrées, totalisant au moins 10 minutes (cumul du temps de toutes les épreuves chronométrées). Il est recommandé d'utiliser deux parcours différents, au moins, pour les étapes chronométrées. Les parcours doivent présenter un profil descendant et offrir une certaine diversité de terrains, voire inclure quelques courtes sections de plat ou de montée.



Les épreuves de liaison ne sont soumises à aucune restriction. Elles peuvent être constituées de transport mécanique ou de pédalage ou d'une combinaison des deux. Cependant, tous les coureurs doivent respecter le mode de transport de chaque épreuve de liaison requise par le guide technique.

Le **guide technique de l'épreuve** est très important, car il définit le règlement particulier, l'horaire et la description des étapes de liaison. L'organisation doit également remettre une carte de l'épreuve à tous les coureurs, y compris des étapes, ainsi que les coordonnées du poste de premiers secours.

L'organisation doit allouer suffisamment de temps aux coureurs pour qu'ils s'entraînent sur les parcours de toutes les épreuves chronométrées.



Les parcours Enduro doivent être balisés de sorte que les coureurs ne sortent pas accidentellement du parcours. Les tronçons difficiles à délimiter peuvent être balisés avec des portes de slalom (comme le prévoit le Règlement MTB UCI). Sur ces tronçons, les coureurs doivent passer entre les portes.

Notons que les courses Enduro sont récentes. La discipline continue d'évoluer et arrivera à maturité d'ici quelques années. Cela prendra un peu de temps pour définir les meilleures procédures de contrôle sportif relatives à cette discipline et que nous découvrions les aspects fondamentaux à maîtriser et à contrôler.

Par conséquent, les suggestions qui suivent ne constituent pas des règles, à proprement parler. À ce stade, il importe que les Commissaires fassent preuve de suffisamment de flexibilité et d'ouverture dans leur démarche ainsi que de leur collaboration avec l'organisation et avec les coureurs afin d'apporter un contrôle sportif efficace adapté aux besoins de l'épreuve. Avant d'agir ou de satisfaire une demande des coureurs ou de l'organisation, interrogez-vous toujours sur son importance au vu du contexte du règlement existant et de l'esprit sportif du déroulement de la course. N'appliquez pas une procédure de manière automatique, au seul motif qu'elle est acceptée dans un autre format de course MTB ou parce que vous ressentez "la nécessité de faire quelque chose à ce sujet".

#### 4.3.5.2. Enduro : départ et arrivée

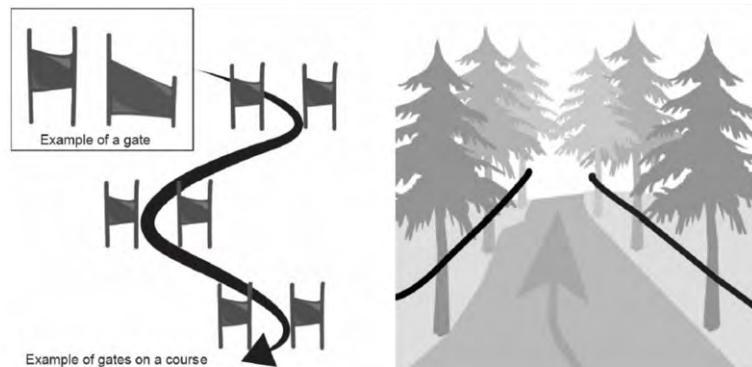
La procédure de gestion des épreuves Enduro chronométrées est similaire à celle des épreuves DHI. Les coureurs prennent individuellement le départ et courrent contre la montre. Il existe toutefois, certaines différences de taille :

- l'intervalle entre les départs varie, mais doit être d'au moins 20 secondes,
- la nature même de l'Enduro et des épreuves de liaison autorise les coureurs à prendre le départ tant qu'ils restent dans le délai alloué aux départs pour l'épreuve en question,
- le chronométrage manuel doit être effectué au départ et à l'arrivée de chaque épreuve chronométrée.

#### 4.3.5.3. Enduro : course

Pendant la course, les coureurs doivent suivre le parcours défini par l'organisation. Cela inclut de rester dans les limites définies par la rubalise ou les portes de type slalom, comme le prévoit le Règlement MTB UCI. Cet aspect fait l'objet d'un double contrôle par les signaleurs et par les Commissaires qui n'occupent pas un emplacement fixe, mais qui se déplacent le long du parcours au fil de la course.

Les règles de conduite habituelles des courses MTB s'appliquent également. Les coureurs lents doivent laisser les plus rapides les doubler, dès que possible, sans faire obstruction.



*EXEMPLES. Portes installées et signalisation de parcours*

#### 4.3.5.4. Enduro : assistance technique

Une zone d'assistance technique est prévue à l'attention des coureurs. Toute assistance technique externe ne peut être donnée que dans cette zone. Par ailleurs, les coureurs doivent terminer la course avec le même cadre, les mêmes suspensions avant et arrière et les mêmes roues qu'au départ de la course. Cet équipement est marqué par les Commissaires avant le début de l'épreuve et contrôlé à l'arrivée.

L'équipement ne peut être changé qu'après autorisation et fait l'objet d'une pénalité de 5 minutes.

#### 4.3.5.5. Enduro : contestation

La réglementation Enduro autorise le PCC à tenir compte et à agir à propos d'une contestation à l'encontre d'un coureur émanant d'un ou de plusieurs autres coureurs (à condition qu'ils appartiennent à des équipes différentes). Il est prudent, cependant, que le PCC mène sa propre enquête à propos des contestations et qu'il se forge une opinion personnelle.



##### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le format des épreuves Enduro.
- Décrire comment les Commissaires doivent gérer les épreuves Enduro.
- Décrire comment l'assistance technique s'applique aux épreuves Enduro.
- Décrire le balisage des parcours Enduro.
- Expliquer la procédure de contestation lors d'épreuves Enduro.



##### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Passer attentivement en revue le guide technique pour connaître les procédures de gestion de la course.
- Collaborer avec l'organisateur pour apporter un contrôle sportif efficace sans se montrer intransigeant.



##### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas appliquer aveuglément de procédures de contrôle sportif calquées sur d'autres catégories de courses MTB, avant de décider de leur absolue nécessité.

## 4.4. L'ARRIVÉE

Dans toutes les épreuves MTB, la zone d'arrivée est l'une des zones techniques clés. Elle vise à remplir plusieurs fonctions :

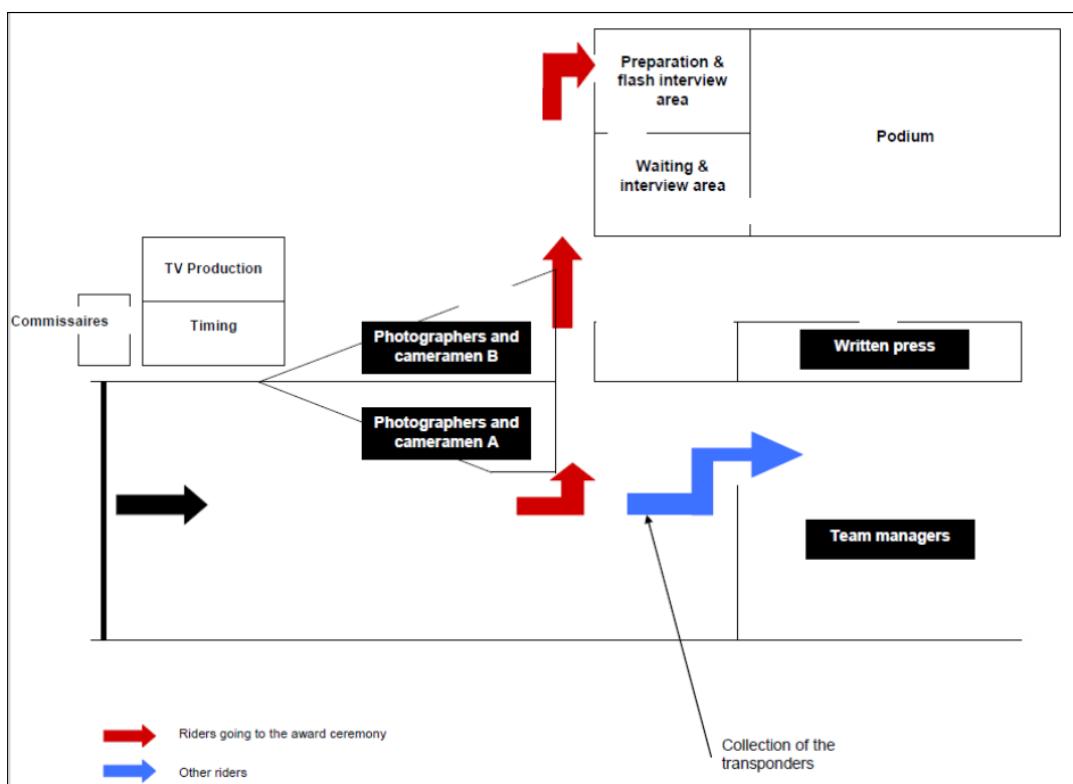
- Créer un périmètre contrôlé et protégé, permettant aux coureurs de finir la course. Les spectateurs sont tenus à l'écart de ce périmètre mais ont une bonne vue de l'action.
- Fournir un espace de travail couvert pour les juges à l'arrivée et les chronométreurs.
- Fournir un espace pour installer l'équipement de chronométrage et de photo-finish.
- Fournir une zone avec accès contrôlé pour les photographes pendant qu'ils attendent les premiers coureurs.
- Fournir une zone de sécurité/freinage permettant aux coureurs de ralentir après avoir franchi la ligne d'arrivée.
- Fournir, pour les courses à plusieurs tours, comme le XCO, une zone de transition à la fin d'un tour et au début du prochain.

### 4.4.1. AMÉNAGEMENT DE LA ZONE D'ARRIVÉE

Le Règlement UCI Mountain Bike précise les dimensions et les exigences pour l'aménagement de la zone d'arrivée.

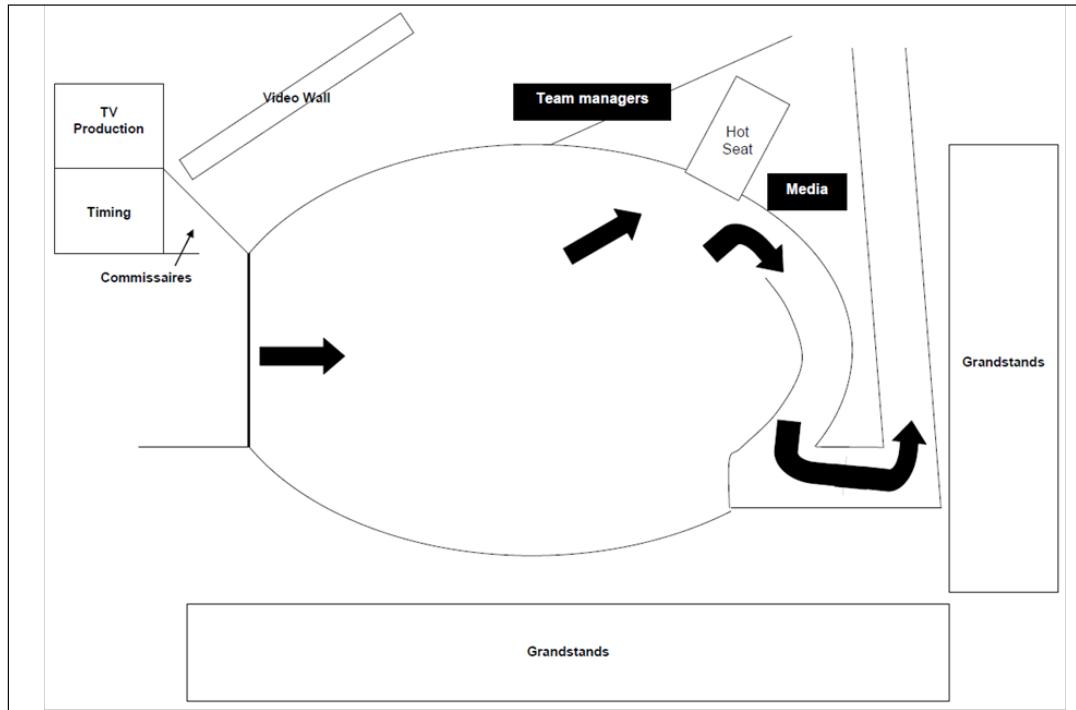


- Pour les épreuves XC : **ARTICLES 4.2.030 – 4.2.034**





- Pour les épreuves DH & 4X : **ARTICLES 4.3.009 – 4.3.010**



Le Règlement a pour but de veiller à ce que :

**la zone d'arrivée soit**

- suffisamment large,
- suffisamment longue,
- suffisamment dotée de barrières de protection.

SCHÉMA. Zone d'arrivée

La ligne d'arrivée en elle-même doit être marquée au sol.



### 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 [...] ; pour le mountain bike la bande blanche a une largeur de 20 cm, soit 8 cm de chaque côté de la ligne noire.



SCHÉMA. Composition d'une ligne d'arrivée de MTB

Une banderole d'arrivée sera placée au-dessus de la ligne d'arrivée (toutefois, ce ne doit pas être une arche gonflable sans supports, pour le cas où surviendrait une panne de courant).

L'aménagement de la zone d'arrivée après la ligne d'arrivée, doit faciliter le travail des médias et des Commissaires ainsi que du juge à l'arrivée. Il est également important qu'un espace soit réservé aux photographes. Cet espace, situé à environ 20 à 30 m de la ligne d'arrivée (pour les courses XC), est généralement indiqué par une ligne peinte au sol ou des cônes de signalisation. L'espace peut être marqué par une ligne diagonale tracée d'un côté du parcours, comprenant un couloir large de 2 à 3 m pour que les coureurs puissent passer de l'autre côté du parcours. Ou bien, une forme en "V" est créée à partir de deux lignes diagonales tracées des deux côtés du parcours, avec un couloir de 2 à 3 m au centre pour que les coureurs puissent passer.



Pour les épreuves XC, une zone est normalement fournie pour les directeurs sportifs/soigneurs, quelques mètres derrière la ligne des photographes. Cette zone fait généralement l'objet d'un contrôle de sécurité. Il importe de prévoir une sortie afin que la moto de tête puisse rapidement quitter la zone d'arrivée et retourner pour "fermer" le parcours.

Le délégué technique (DT) est responsable de l'aménagement de la zone d'arrivée. Le DT est également chargé de superviser tous ceux qui travaillent dans le périmètre, afin de veiller à ce qu'aucun problème ne survienne.

Le PCC se rend lui aussi dans la zone d'arrivée au moment où le juge à l'arrivée s'attend à voir arriver le vainqueur, afin d'aider à juger le sprint final et maintenir le contrôle dans la zone lors des arrivées. Il est également essentiel que le PCC soit disponible pour les coureurs et les directeurs sportifs immédiatement après la course au cas où se seraient produits des incidents nécessitant l'intervention du PCC, en particulier s'il s'agit des places de podium.

Lors des épreuves DHI et 4X, une zone derrière les barrières est généralement réservée aux photographes. Ces derniers ne sont pas autorisés à être à l'intérieur de la zone d'arrivée afin de garder cette dernière dégagée pour des questions de sécurité (vitesse élevée des coureurs à l'arrivée, perte de contrôle du vélo).

Pour les épreuves DHI, le "hot seat" peut se situer dans un endroit sécurisé de la zone d'arrivée, si possible dans un coin ou sur un côté, près de la sortie.





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire le Règlement UCI traitant de l'aménagement de la zone d'arrivée pour tous les types d'épreuves.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les responsabilités du DT quant à la préparation de la zone d'arrivée pour les médias.
- Expliquer les fonctions du PCC à l'arrivée des épreuves XC.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Donner des instructions aux Commissaires travaillant près de la ligne d'arrivée pour veiller à ce qu'ils restent en dehors du champ de vision des photographes et des caméras de télévision sur les côtés de la zone d'arrivée.
- Veiller à ce que, dans la mesure du possible, la zone d'arrivée soit conforme au règlement tout en acceptant qu'il ne soit pas réaliste de s'attendre à ce que tous les aspects s'y conforment exactement : p. ex. les dimensions de la ligne d'arrivée.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas autoriser des personnes non munies d'une accréditation valable d'accéder à la zone d'arrivée. Suffisamment d'espace doit être mis à la disposition des photographes pour qu'ils puissent faire leur travail et pour garantir l'équité et la sécurité coureurs au moment de l'arrivée.

## 4.5. CARACTÉRISTIQUES

### 4.5.1.

#### CARACTÉRISTIQUES DES COURSES XC

##### 4.5.1.1. Cross-country (XC)

Le cross-country est la discipline d'endurance des courses MTB. C'est aussi la discipline qui offre le plus de diversité dans les catégories de compétition. Le format le plus courant est le Cross-country Olympic (XCO).

La présente section du guide commence par décrire le format des courses XCO, car les mêmes méthodes de contrôle sportif s'appliquent habituellement à la plupart des autres catégories de courses XC. S'ensuit une section pour chaque catégorie de course XC.

##### 4.5.1.2. Parcours de course XC

Les dispositions régissant la configuration, la longueur et les caractéristiques des parcours XC figurent au Titre IV du Règlement UCI Mountain Bike. Les articles suivants notamment s'appliquent :

<b>RÈGLEMENT UCI - TITRE IV</b>	
• Généralités concernant le parcours, applicables à toutes les catégories de courses MTB	<b>4.1.024</b> Parcours clairement défini avant le départ <b>4.1.025</b> Balisage du parcours correct et sécurisé avant tout entraînement officiel <b>4.1.040</b> Arches gonflables <b>4.1.042</b> Parcours totalement distinct de celui de toute autre épreuve <b>4.1.043</b> Obstacles dans les zones de départ et d'arrivée
• Longueur de la course selon sa catégorie	<b>4.2.001 - 4.2.010</b>
• Conception et balisage du parcours	<b>4.2.016 - 4.2.029</b>
• Zones de départ, d'arrivée et de ravitaillement/assistance technique	<b>4.2.030 - 4.2.039</b>

Les parcours de course doivent satisfaire au plus près les exigences fixées par le Règlement UCI concernant le MTB. Le délégué technique est essentiellement responsable de la validation des parcours et des installations de la course. Le PCC y participe également, notamment lorsque des aspects de contrôle sportif sont en jeu. Toutefois, le PCC tient également le rôle de délégué technique, durant la plupart des courses.



Une grande partie des tâches de l'organisateur de l'épreuve consiste à concevoir et à préparer le ou les parcours de l'épreuve. Si certains aspects du parcours ne respectent pas les exigences prévues par le Règlement MTB UCI, le délégué technique (ou le PCC) doit collaborer aux côtés des organisateurs pour mettre ces aspects du parcours en conformité, dans la mesure du possible. Il est important de rester sensible aux efforts des organisateurs, à cet égard. Si l'organisateur ne parvient à mettre un aspect du parcours totalement en conformité (ou si l'organisateur le refuse), il vaut mieux accepter que certains aspects du parcours ne soient pas conformes au Règlement et en faire mention dans le rapport d'épreuve, plutôt que de créer une situation conflictuelle qui rendra difficile ou impossible la poursuite de la collaboration pendant le reste de l'épreuve.

Il va de soi que si un aspect du parcours (conforme au Règlement ou non) expose les coureurs à des risques déraisonnables, le délégué technique et/ou le PCC doivent refuser de valider le parcours. La course doit être annulée si le problème n'est pas résolu.

## PARCOURS - GÉNÉRALITÉS

Le parcours doit :

- être préparé de manière à réduire les risques à un niveau acceptable (tant pour les athlètes que pour les spectateurs), tout en présentant un défi sportif réel,
- être balisé correctement afin d'éviter que les coureurs ne sortent du parcours,
- résister à toutes les conditions météorologiques.

Les parcours XC doivent inclure des terrains variés, des sections techniques et d'étroites sections à voie unique comportant un certain nombre de tronçons de dépassement. Les routes pavées peuvent représenter 15 % de la distance totale du parcours, au maximum. Il convient de consulter la réglementation en vigueur pour les détails complémentaires à propos de la conception et du balisage du parcours.



Un parcours bien conçu ne doit pas permettre qu'un coureur prenne un raccourci pour en retirer un avantage.

### 4.5.1.3. Cross-Country Olympic (XCO)



Concernant les courses XCO, il est important de respecter les minimas et les maximas de longueur du circuit et de durée de l'épreuve (selon les catégories). Cette fourchette est prévue à l'**ARTICLE 4.2.001** du Règlement MTB de l'UCI et varie selon la catégorie d'épreuve. Il est recommandé de prévoir des zones doubles de ravitaillement/assistance technique (bien qu'il soit possible d'installer deux zones F/TA simples, si le terrain ne permet pas une zone double).

Les temps de course revêtent plus d'importance que la longueur totale du circuit. Ainsi, le temps minimal et maximal des Hommes et Femmes élite pour les épreuves de catégorie 1, est respectivement d'1 h 30 et d'1 h 45. Le temps varie selon la catégorie d'épreuve.

À l'idéal, le circuit d'une course XCO permet aux spectateurs de voir la course se dérouler sur plusieurs tours du parcours, tout en maintenant le temps du vainqueur dans la fourchette spécifiée. Par conséquent, les parcours légèrement en deçà ou au-delà des limites de distance sont tolérés, si les tours sont très lents ou très rapides en raison du niveau technique du parcours.

#### 4.5.1.4. Cross-Country Marathon (XCM)



Les courses XCM présentent un défi majeur, non seulement pour les athlètes, mais également pour le délégué technique et pour les Commissaires, car il n'est pas simple de préparer un parcours correctement balisé et d'assurer le contrôle sportif efficace sur un si long circuit. Cela se vérifie également pour les épreuves par étapes qui comprennent souvent plusieurs étapes XCO, XCM ou XCP.

**ARTICLE 4.2.004** du Règlement MTB UCI définit des distances minimale et maximale pour les courses Cross-country Marathon.

Les courses peuvent se tenir en seul tour ou jusqu'à trois tours d'un parcours plus court. Lors d'une course à un tour unique, le parcours ne doit comprendre aucune section parcourue deux fois (bien que le départ et l'arrivée se situent au même emplacement). Lors de courses à plusieurs tours, il est interdit d'utiliser un tour plus court pour la catégorie des Femmes.

Lorsque le départ a été donné, le contrôle sportif des courses cross-country marathon exige de superviser les emplacements stratégiques du parcours, comme les zones de ravitaillement/assistance technique et tout tronçon potentiellement problématique, comme les passages à niveau. L'ordre de passage de la course doit être enregistré à ces endroits. Une course marathon peut comporter une heure limite. Il s'agit d'une heure après laquelle tous les coureurs n'ayant pas atteint un endroit précis du parcours sont retirés de la compétition. L'organisateur peut inclure cet aspect dans le règlement particulier de l'épreuve. Cet endroit est généralement installé comme une zone F/TA.

Néanmoins, les Commissaires peuvent obtenir des informations utiles auprès des signaleurs et des motos de tête et balai. L'organisateur d'une épreuve XCM fournit généralement des véhicules afin que les Commissaires se déplacent d'un point à l'autre du parcours.

#### 4.5.1.5. Cross-country Stage Races (XCS)



Les articles **ARTICLES 4.2.066 à 4.2.080** du Règlement MTB UCI prévoient les aspects techniques et la procédure de la compétition pour le XCS. Les courses XCS s'étalent sur trois à neuf jours et n'autorisent qu'une seule étape par jour. Toutes les épreuves de cross-country, hormis XCE (Cross-country Eliminator) peuvent servir d'étapes dans une course XCS.

Comme lors des courses à étapes sur route, les coureurs doivent accomplir chaque étape (selon le règlement particulier de l'épreuve XCS exposée dans le guide technique) pour se qualifier à l'étape suivante.

Les courses XCS sont également assimilées à des épreuves XCO. Par conséquent, les champions nationaux ou les champions du monde XCO doivent porter leur maillot de champion lors des épreuves XCS. En revanche, les champions de marathon ne doivent pas porter leur maillot.

Il convient d'apporter beaucoup d'attention à la gestion des étapes de course sur circuit lors de compétition XCS. Il vaut mieux, dans la mesure du possible, ne pas appliquer la règle du 80 %, car cela imposerait de calculer un temps pour chaque coureur retiré de la course. Toutefois, les circonstances peuvent imposer cette règle du 80 % (p.ex. la longueur du parcours ou la proportion de voie unique). Dans ce cas, le guide technique doit définir la méthode à appliquer pour gérer les coureurs retirés.

Les résultats globaux des courses Cross-country Stage Races (XCS) sont désignés comme "Classement général". Ce Classement Général (CG) résulte de l'addition des temps de chaque étape par coureur, de laquelle sont soustraîtes toutes les bonifications de temps. Le vainqueur du CG est le coureur qui accomplit toutes les étapes dans le plus faible temps cumulé.

Certaines courses à étapes comportent également un classement par équipe (non obligatoire). Le classement par équipe n'est ouvert qu'aux équipes UCI ELITE MTB, aux équipes UCI MTB et aux équipes nationales (il existe des classements par équipes hommes et femmes). Ce dernier est obtenu en additionnant les temps des deux meilleurs coureurs de chaque équipe à chaque étape.

En cas d'ex æquo au classement général des courses par étapes, les fractions de seconde de toutes les étapes de contre-la-montre sont ajoutées aux temps du classement général pour les coureurs concernés, de façon à les déporter. En l'absence d'épreuve contre-la-montre ou si les coureurs sont toujours ex æquo, la place obtenue lors de la dernière étape courue les déportage.

#### 4.5.1.6. Cross-country point-to-point (XCP)



L'**ARTICLE 4.2.006** du Règlement MTB UCI décrit les aspects techniques des courses XCP. Le départ et l'arrivée doivent être à des endroits différents. Comme pour les courses XCS, les épreuves XCP sont assimilées à des épreuves XCO eu égard aux maillots de champions à porter.

Le contrôle sportif des courses XCP s'effectue de la même manière que pour les courses XCM.

#### 4.5.1.7. Cross-Country sur circuit court (XCC)



L'**ARTICLE 4.2.008** du Règlement MTB UCI décrit les aspects techniques des courses XCC (parfois appelées "Circuit court"). La durée de la course varie de 30 min à 60 min sur un circuit d'une longueur inférieure à 2 km.

Les courses XCC sont globalement organisées de la même manière que les courses XCO. La gestion des coureurs qui se font doubler représente un aspect primordial des courses XCC. La brièveté des épreuves XCC (2 km de parcours, voire moins), rend difficile l'application de la règle du 80 %, selon les temps attendus au tour, qui peuvent être inférieurs à 5 min. Si le peloton est important, les coureurs risquant d'être doublés doivent être retirés de la course à chaque tour, pour éviter toute confusion quant aux leaders. Si la configuration de la course le permet, l'utilisation d'une moto de tête facilite la gestion de la course.

#### À NOTER

Il convient, lors du retrait de coureurs doublés dans une épreuve XCC, de veiller à laisser suffisamment de coureurs en lice pour que la finale présente un intérêt, même si cela implique de laisser quelques coureurs doublés d'un ou de plusieurs tours.

#### 4.5.1.8. Cross-Country time trial (XCT)



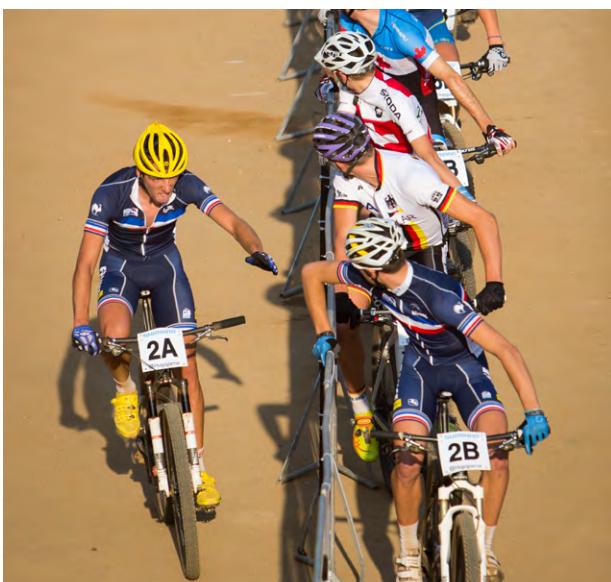
L'**ARTICLE 4.2.014** du Règlement MTB UCI décrit les aspects techniques des courses XCT. Ces courses ne sont utilisées que pendant les épreuves par étapes (XCS).

Aux fins du contrôle sportif, les épreuves XCT sont gérées comme des courses de descente. Les coureurs prennent individuellement le départ et sont classés selon leur temps de course, du plus rapide au plus lent. Si l'épreuve XCT est un contre-la-montre par équipe, le temps de l'équipe est celui du deuxième coureur franchissant la ligne d'arrivée.

#### 4.5.1.9. Cross-Country relais par équipe (XCR)



Conformément à l'**ARTICLE 4.2.015** du règlement MTB UCI, les courses XCR doivent être organisées lors des Championnats du Monde MTB et peuvent l'être lors des Championnats Continentaux MTB. Les **ARTICLES 9.2.032** et **9.2.033** du Règlement UCI décrivent le format de la compétition (Titre IX : Championnats du Monde).



Ces courses ont lieu sur le circuit XCO et opposent des équipes nationales qui désignent quatre coureurs : un homme élite, un homme U23, un homme junior et une femme élite. Chaque coureur accomplit un tour unique du parcours et passe le relais au coureur suivant de son équipe en lui touchant le bras, le maillot ou une autre partie du corps. Ce "relais" a lieu dans une zone "d'échange" à proximité de la zone de départ et d'arrivée, spécialement prévue à cet effet. Si un relais est manqué, le membre de l'équipe suivant ne peut pas quitter la zone "d'échange" tant que le coureur qui vient d'arriver n'a pas passé le relais.

Si une équipe ne compte pas suffisamment de coureurs dans les catégories précitées, il est possible de procéder aux substitutions suivantes :

- un homme élite par une femme élite ou par un homme U23 ou par une femme U23 ou par un homme junior ou par une femme junior,
- une femme élite par une femme U23 ou par une femme junior,
- un homme U23 par une femme élite ou par une femme U23 ou par un homme junior ou par une femme junior,
- un homme junior par une femme junior.

Autoriser ces substitutions répond au principe de permettre à davantage d'équipes de concourir.

Le choix de l'ordre de départ de chaque équipe, l'identité ainsi que la catégorie des participants incombe au directeur sportif. Ce dernier communique ces informations au PCC la veille de l'épreuve à la fin de la réunion des directeurs sportifs. L'ordre de départ doit être respecté et rendu public très peu de temps avant le départ.

Le relais passe par un contact physique entre le coureur qui arrive et celui qui part. Le coureur qui part doit être immobile au moment du contact. Si un coureur qui arrive manque le passage de relais et n'établit pas le contact physique avec son coéquipier dans la zone d'échange, il doit revenir vers son coéquipier (en prenant garde de ne pas gêner les autres coureurs susceptibles d'arriver dans la zone d'échange) pour passer le relais. Le PCC doit être placé dans la zone d'échange pendant la course pour observer les relais (si possible un ou plusieurs Commissaires doivent l'assister).

Concernant le relais, les boxes sont délimités par des barrières. Les coureurs qui arrivent passent d'un côté, ceux qui partent sont placés de l'autre côté. Lors des Championnats du Monde UCI, les boxes sont alloués en fonction des résultats de l'année précédente. Cette disposition des barrières est généralement appelée la zone d'échange.

Le ravitaillement et l'assistance technique sont autorisés pendant les relais par équipe.

#### 4.5.1.10. Cross-Country Eliminator (XCE)



Les **ARTICLES 4.2.010 à 4.2.013**, et les Annexes 5 et 6 du Règlement MTB UCI exposent les aspects techniques des courses XCE. La course est organisée sur un parcours relativement court, entre 500 m et 1 000 m et dont les zones de départ et d'arrivée sont distinctes pour s'adapter au rythme rapide de l'épreuve. Il est important que le parcours prévoie des tronçons de dépassement. Les sections à voie unique sont donc généralement à éviter. Cependant, le parcours peut être très technique pour susciter de l'intérêt. L'intégration d'obstacles comme des marches (montée ou descente), des dénivellations abruptes ou des ponts créent une épreuve plus dynamique.

Le format des courses XCE est similaire à celui du 4X. Les coureurs accomplissent d'abord un contre-la-montre individuel de qualification sur le parcours, dont les résultats servent à former les carrés. Les 32 meilleurs coureurs (8 carrés de 4 coureurs) ou les 36 meilleurs coureurs (6 carrés de 6 coureurs) se qualifient pour l'épreuve principale, selon les résultats du contre-la-montre.

Comme pour le 4X, les dossards des coureurs lors du contre-la-montre sont numérotés à partir de 33 ou de 37 (selon le choix d'épreuve principale en faveur de 32 ou de 36 coureurs). Les numéros de dossards 1 à 32 ou 1 à 36 sont attribués aux coureurs qualifiés pour l'épreuve principale, dans l'ordre des résultats du contre-la-montre, du plus rapide au plus lent. Au sein de chaque carré, la plaque de cadre détermine l'ordre de placement des coureurs sur la ligne de départ, du plus petit au plus élevé.

Dans le cas d'une épreuve de 36 coureurs, les deux meilleurs de chaque carré de six se qualifient pour deux demi-finales de six coureurs (les deux meilleurs coureurs des carrés 1 à 3 se qualifient pour la demi-finale 1 et les deux meilleurs coureurs des carrés 4 à 6 se qualifient pour la demi-finale 2). Les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> coureurs de chaque demi-finale se qualifient pour la "grande" finale, alors que les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> de chaque demi-finale se qualifient pour la "petite" finale.



Dans le cas d'une épreuve de 32 coureurs, les deux meilleurs de chaque carré de quatre se qualifient pour la manche suivante, les quarts de finale (quatre carrés de quatre coureurs). Les deux meilleurs coureurs de chaque quart de finale se qualifient pour la demi-finale (deux carrés de quatre coureurs). Les deux meilleurs coureurs de chaque demi-finale se qualifient pour la "grande" finale. Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> coureurs de chaque demi-finale se qualifient pour la "petite" finale de quatre coureurs.

Les places 1 à 6 (ou 1 à 4 pour les épreuves principales de 32 coureurs) sont déterminées par le résultat de la grande finale et celles de 7 à 12 (ou de 5 à 8 pour les épreuves principales de 32 coureurs) le sont par le résultat de la petite finale. Les places suivantes sont attribuées aux coureurs DNF ou DNS de la demi-finale. Les autres places sont attribuées aux coureurs selon la manche atteinte, puis selon le classement des coureurs dans leur carré et enfin selon leur dossard. Les coureurs DNF sont toujours classés avant les DNS. Dans le cas de plusieurs DNF ou DNS dans la même manche, le dossard sert toujours pour les départager.

Les coureurs DNF ou DNS de la première manche de l'épreuve principale sont listés sans classement. Tous les coureurs DSQ sont également listés sans classement. Les coureurs non qualifiés pour l'épreuve principale ne sont pas listés dans le classement final.

Lors d'une épreuve principale de 36 coureurs, si moins de 18 coureurs accomplissent la manche de qualification, la première manche de la compétition est la demi-finale. Lors d'une épreuve principale de 32 coureurs, si moins de 24 coureurs accomplissent la manche de qualification, la première manche de la compétition est le quart de finale.

Dans tous les cas, si moins de 12 coureurs sont inscrits à la manche de qualification, la compétition est annulée.

L'ordre de la course pendant l'épreuve principale est toujours comme suit :

- hommes élite jusqu'à ce que la manche des femmes élite ait le même système de carrés, puis la première manche femmes est courue,
- petite finale femmes, puis grande finale femmes,
- petite finale hommes, puis grande finale hommes.

Le contact intentionnel en poussant, tirant ou d'autres manières qui obligent un autre participant à ralentir, chuter ou quitter le parcours n'est pas autorisé et son auteur sera sanctionné par une disqualification. Au seul jugement du collège des Commissaires, un coureur pourra être relégué dans un carré à une autre position que celle de son arrivée effective.

#### À NOTER

Les coureurs DNF, DNS et DSQ lors de la demi-finale ne participent pas à la petite finale.

Une ligne de départ est tracée au sol. Les coureurs s'alignent côté à côté sur la ligne de départ. Chacun pose un pied à terre (même si certaines épreuves de Coupe du Monde prévoient des teneurs). Au sein de chaque carré, les coureurs choisissent leur position de départ dans l'ordre de leur dossard.

Les éléments stratégiques du contrôle sportif des courses XCE sont :

- **Le départ :** les coureurs doivent partir simultanément, pas avant le signal de départ (sifflet ou revolver). La pénalité la plus adaptée pour sanctionner un départ anticipé est la relégation. Un Commissaire doit être désigné comme Commissaire au départ. Il détient seul la responsabilité de donner le signal de départ et de juger le départ.
- **Le comportement pendant la course :** les coureurs ne doivent pas intentionnellement bloquer, gêner ou interférer avec d'autres, comme décrit ci-dessus. La pénalité sanctionnant ce type d'infraction est généralement la disqualification. Toutefois, dans certains cas, la relégation peut être plus adaptée (p.ex. lorsque la gêne délibérée ne survient qu'entre deux coureurs, et pas un groupe entier de participants, comme cela pourrait être le cas, lors d'un sprint final). Les Commissaires doivent se tenir à des emplacements stratégiques le long du parcours pour observer le comportement des coureurs.
- **L'arrivée :** l'ordre d'arrivée de chaque carré est celui dans lequel les coureurs franchissent la ligne d'arrivée.

De même que pour les épreuves 4X, le meilleur emplacement du PCC pour observer la course est le camion télévision (si l'épreuve est télévisée, comme l'est la Coupe du Monde). Sinon, se tenir sur la ligne d'arrivée permet au PCC d'agir immédiatement si l'un des Commissaires placés le long du parcours rapporte un incident. Dans la plupart des épreuves XCE, il est peu probable qu'un seul emplacement sur le parcours permette au PCC d'observer l'intégralité ou même la plus grande partie de la course.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les critères relatifs à la durée et au parcours de la course pour diverses catégories de course XC.
- Décrire la mise en œuvre de la zone d'arrivée des courses XC.
- Expliquer le format de course XCR.
- Expliquer le format de course XCE.
- Expliquer le déroulement des courses XCS et comment sont établis le Classement général et par équipes.

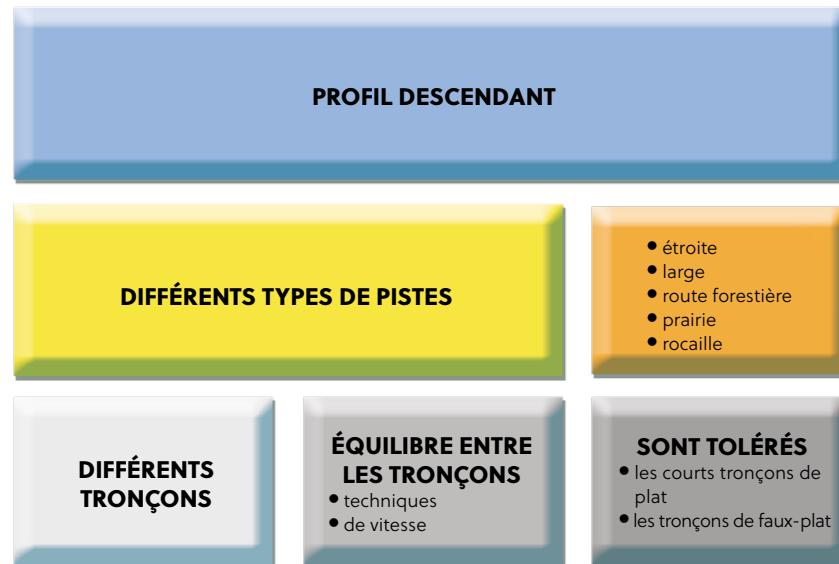
**4.5.2.****CARACTÉRISTIQUES DES COURSES DE DESCENTE (DH)****4.5.2.1. DHI : parcours**

SCHÉMA. Parcours DH



Le parcours d'une course DH doit présenter un profil descendant et une variété de catégories de pistes : étroite, large, chemin forestier, prairie, tronçons rocaillieux, etc. Les tronçons techniques et rapides doivent être également répartis. Sur un parcours DH, l'accent doit être porté sur la force physique des coureurs ainsi que leur habileté technique, plus que leur aptitude au pédalage. Un parcours DH ne doit comporter aucune montée (on tolère uniquement quelques très courts tronçons de plat ou de faux-plat).

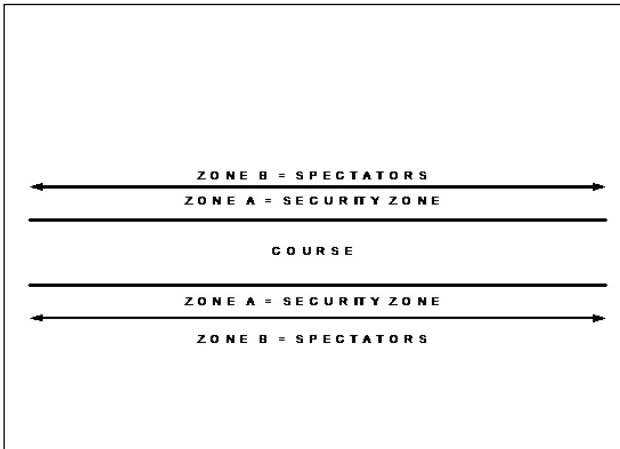
La longueur du parcours et la durée de l'épreuve doivent se conformer au Règlement ([ARTICLE 4.3.006](#)). Seule la commission MTB peut autoriser l'organisation d'une course internationale sur un parcours dont la durée serait inférieure au temps fixé par la réglementation. Les parcours DH doivent être distincts des autres parcours du site. S'il est impossible de séparer les parcours, les horaires des courses et des entraînements des formats DH, XC et 4X doivent être différents. Exceptionnellement, si aucune autre solution n'est possible, il est possible de raccourcir temporairement le parcours DH au point précédent immédiatement l'intersection avec l'autre parcours, dans la mesure où l'entraînement est suffisamment long sur la totalité du parcours DH. Cela doit néanmoins rester une solution de dernier recours.



Les parcours DH doivent être balisés conformément au Règlement UCI (ou à la réglementation nationale, le cas échéant). Il est interdit d'utiliser des bottes de paille ou de foin pour délimiter le parcours. L'organisateur doit utiliser des piquets ne présentant aucun danger pour les coureurs, en cas d'accident. D'une manière générale, les piquets ne doivent pas se fendre en cas d'accident d'un coureur (comme le feraient des piquets de bois). Ces piquets doivent être orientés avec le haut vers l'extérieur du parcours ou dans le sens de la descente afin de ne pas blesser un coureur en cas d'accident. L'organisateur doit procéder à un balisage particulier du parcours dans les zones dangereuses pour le public, comme un système de zones A et B (cf. schéma et photos).



EXAMPLE. Zone A et B



EXAMPLE. Zone de sécurité



EXAMPLE. Spectateurs



Les spectateurs doivent se tenir éloignés du parcours dans les tronçons dangereux. Les zones A et B doivent être respectées en toutes circonstances. Seuls les caméramans et les photographes accrédités, le personnel de l'organisation autorisé (comme les signaleurs) et les Commissaires peuvent se tenir dans la zone A. Lors des épreuves importantes comme la Coupe du Monde ou le Championnat du Monde, les caméramans et les photographes accrédités portent une chasuble média avec le logo de l'UCI. Quoi qu'il en soit, si un photographe ou une autre personne accréditée agit de manière dangereuse ou s'expose au danger, tous les Commissaires ont le pouvoir de lui imposer de se déplacer, voire dans les situations extrêmes, de le faire écarter ou de lui retirer au moins temporairement son accréditation.

## ZONES DE DÉPART ET D'ARRIVÉES

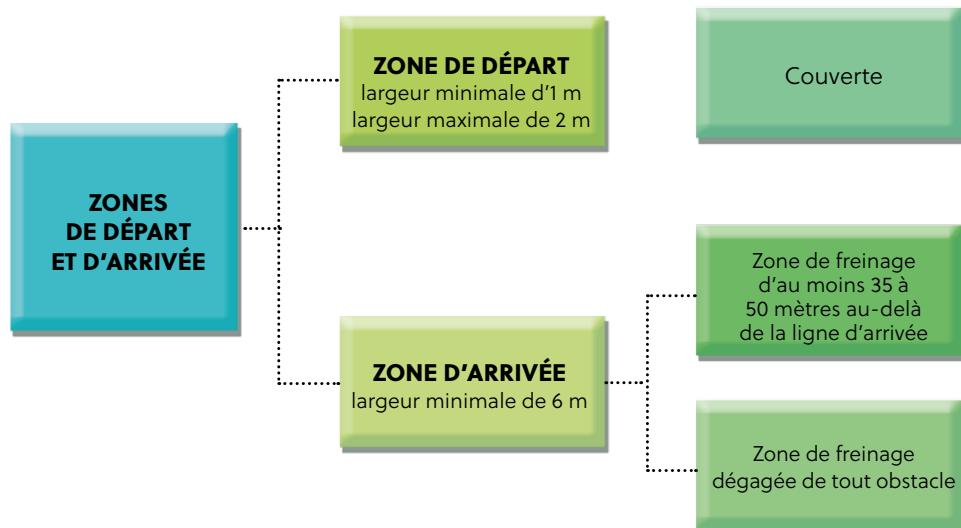


SCHÉMA. Zones de départ et d'arrivée DH

### ZONE DE DÉPART

La zone de départ doit mesurer au moins 1 mètre et pas plus de 2 mètres de large.

La zone de départ doit être couverte et le sol recouvert d'un revêtement antidérapant. Une barrière doit être installée à titre de main courante.

Un espace plat à proximité immédiate du départ permet aux coureurs de s'échauffer.

### ZONE D'ARRIVÉE

La zone d'arrivée doit mesurer au moins 6 mètres de large.

Une zone de freinage d'au moins 35 à 50 mètres de long doit être prévue après la ligne d'arrivée. Cette zone de freinage doit être libre de tout obstacle.

La zone d'arrivée doit être adéquatement protégée et entièrement fermée au public.



La meilleure configuration pour une zone d'arrivée est la forme de bol respectant les distances minimales précitées. Toutefois, si la zone d'arrivée est sur une pente descendante, il faut prévoir davantage d'espace, voire dans certains cas une protection anti-accident. Par ailleurs, la forme de bol de la zone d'arrivée doit obliger les coureurs à ralentir presque jusqu'à l'arrêt avant d'en sortir. Le "hot seat" est habituellement placé sur le côté et à proximité de la sortie. Un espace pour les médias se trouve habituellement à l'arrière de l'aire d'arrivée, le long du couloir de sortie. Un espace est réservé aux directeurs sportifs sur le côté de l'aire d'arrivée, à proximité du "hot seat".



Yellow = Stopping zone  
Orange = Managers  
Red = Media  
Blue = Hot seat

#### 4.5.2.2. DHI : format de l'épreuve

Le présent Règlement (**RÈGLEMENT UCI TITRE 4, CHAPITRE 3**) autorise deux catégories de compétition de descente à savoir :

##### 1. DHI (DESCENTE INDIVIDUELLE)

Une manche unique est imposée. Cela implique :

- Soit une manche de qualification après laquelle un nombre prédéfini de coureurs (prévu par le règlement particulier de l'épreuve) est qualifié pour la finale ; soit le coureur le plus rapide de la finale est déclaré vainqueur (la Coupe du Monde adopte ce système).
- Soit une manche de placement qui détermine l'ordre de départ de la manche unique qu'emporte le coureur le plus rapide.

##### 2. DHM (DESCENTE DE MASSE)

Ces épreuves à départ groupé se composent :

- D'une manche de qualification, un contre-la-montre où un certain nombre de coureurs se qualifient pour la finale (nombre fixé par l'organisateur dans le guide technique). Cette manche de qualification sert également à définir l'ordre de départ de la finale.
- D'une descente de masse (descente à départ groupé) où les coureurs s'assemblent dans l'ordre de départ et se lancent dans la course en groupe (comme lors d'une épreuve XC).

L'organisateur doit communiquer les informations détaillées relatives à l'épreuve dans le guide technique.

Dans tous les cas, le coureur qui manque le départ de la manche de placement ou de qualification ne peut pas prendre le départ de la finale.

**CE QU'IL FAUT SAVOIR****COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX**

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les divers critères du parcours des courses DHI.
- Décrire la configuration et le placement des zones A et B , ainsi que nommer les personnes autorisées à pénétrer dans la zone A.
- Expliquer les divers formats d'épreuve DHI.
- Expliquer comment sont gérés les coureurs dont le temps est deux fois plus long que le meilleur temps établi, lors des courses internationales.

**4.5.3.****CARACTÉRISTIQUES DES COURSES 4X****4.5.3.1. 4X : parcours**

L'épreuve 4X est une épreuve éliminatoire entre quatre coureurs, prenant le départ côté à côté, sur le même parcours descendant. La nature de la course implique parfois des contacts non intentionnels entre les coureurs. Ces contacts sont tolérés si le Commissaire considère que le coureur a respecté l'esprit de la course et les principes d'équité et de sportivité vis-à-vis des concurrents.

Une manche de qualification doit être organisée, de préférence le même jour que l'épreuve principale.



Les articles **ARTICLES 4.4.014 – 4.4.020** du Règlement MTB UCI prévoient la configuration et la conception des parcours 4X.

Aspects à prendre en considération :



- **Le placement des portes :** il s'agit de portes de type slalom (drapeaux triangulaires fixés sur deux piquets, un long et un court, à planter dans le sol). Ces portes servent à délimiter le chemin que doivent emprunter les coureurs sur le parcours, au même titre que les lignes blanches, la rubalise et les barrières. Elles servent habituellement à fermer l'intérieur de chaque virage. Elles servent aussi à empêcher les coureurs de couper dans le virage et rendent plus difficiles les attaques de style "T-bone". Le délégué technique doit les placer avant la première période d'entraînement. Le DT surveille les traces que les coureurs laissent sur le parcours lors du premier entraînement et ajuste selon le besoin avant l'entraînement suivant. Si la course 4X ne compte pas de DT, cette responsabilité échoit au PCC en collaboration avec les représentants de l'organisation responsables du parcours 4X.

- Il est important de vérifier que le **portillon de départ** fonctionne correctement avant le début de l'entraînement. Chaque séance d'entraînement doit prévoir un certain temps pour utiliser le portillon de départ afin que les coureurs s'y habituent.

- Les Commissaires doivent **reconnaître le parcours à pied** ensemble, avant l'épreuve (lorsque celui-ci est fermé) afin d'identifier d'éventuels points névralgiques pendant la course. Ils sont ainsi en mesure de décider du placement des Commissaires le long du parcours. Il est également utile qu'au moins quelques Commissaires surveillent les séances d'entraînement afin de recueillir des informations à cet égard.

- Lors de l'installation de la zone de départ, il est prudent d'utiliser des barrières pour **contrôler l'accès au portillon** et à la rampe de départ. Elles contribuent à protéger cette zone stratégique pendant l'épreuve.

**4.5.3.2. 4X : manche de qualification**

Chaque coureur doit accomplir une manche de qualification chronométrée sur le parcours. Tout participant manquant la manche de qualification ne pourra pas prendre le départ de la finale. Les coureurs prennent le départ de la manche de qualification chronométrée dans l'ordre de la liste de départ. Le nombre de coureurs inscrits à l'épreuve détermine le nombre de qualifiés à l'issue de cette manche initiale (conformément à l'**ARTICLE 4.4.005** du Règlement UCI).

#### 4.5.3.3. 4X : manche finale



À l'issue de la manche de qualification, les plaques de guidon sont changées. Le Commissaire au départ doit disposer d'une pince coupante, par exemple, pour faciliter ce changement. Les dossards sont attribués dans l'ordre en commençant par le numéro 1 au coureur, qui a enregistré le meilleur temps de qualification. Les coureurs choisissent leur position au portillon de départ au sein de chaque série, du plus petit numéro (meilleur temps aux qualifications) vers le plus haut. Le départ est géré à l'aide d'un système automatisé fourni par le prestataire de chronométrage électronique.

Si le portillon de départ ne fonctionne pas, le PCC décide de la poursuite de la course en consultation avec le délégué technique et l'organisateur.

La méthode de participation aux manches qui suivent la qualification repose sur les temps de qualification conformément à la réglementation. Cela garantit que les premier et deuxième meilleurs temps de la manche de qualification ne sont pas opposés avant la finale.

Le président du collège de Commissaires est responsable de l'épreuve 4X. Le PCC peut toutefois demander à une personne du collège plus expérimentée dans le format 4X, de présider l'épreuve.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les critères du parcours et le format de l'épreuve 4X.

**4.5.4.****AUTRES CARACTÉRISTIQUES****4.5.4.1. Caractéristiques de la Coupe du Monde Mountain Bike**

Les instructions régissant les épreuves de la Coupe du Monde Mountain Bike sont exposées au Titre IV du Règlement UCI, notamment aux **ARTICLES 4.5.001 à 4.5.037**. Les Commissaires doivent être informés de certaines particularités des épreuves de Coupe du Monde, comme précisé ci-après .

- **Inscription :** la plupart des courses internationales MTB n'imposent pas d'exigences spécifiques relatives à l'inscription. Il en va autrement des épreuves de Coupe du Monde dont les restrictions varient selon les catégories. L'inscription à la Coupe du Monde est ouverte aux membres des équipes UCI ELITE MTB, UCI MTB, ainsi qu'aux équipes nationales. L'**ARTICLE 4.5.003** prévoit les détails afférents. Par ailleurs, l'inscription n'est possible que par le système d'inscription en ligne de l'UCI, soit via l'équipe UCI, soit via la Fédération Nationale des coureurs concernés. Toute inscription directe auprès de l'organisateur, acceptable lors d'autres épreuves, est interdite.
- **Ordre de départ de l'épreuve XCO :** comme le prévoit l'**ARTICLE 4.5.015**, l'ordre de départ se fait par catégorie, défini selon les 16 premiers au classement le plus récent de la Coupe du Monde, suivis des coureurs au classement UCI le plus récent, puis par tirage au sort.
- **Ordre de départ de l'épreuve DHI :** comme le prévoit l'**ARTICLE 4.5.021**, l'ordre de départ de la manche de qualification est déterminé par le classement le plus récent de la Coupe du Monde (80 premiers hommes élite, 15 premières femmes et 10 premiers hommes/femmes Junior), puis selon le classement de l'UCI, et enfin par tirage au sort (parmi des coureurs élite uniquement). Concernant la catégorie Junior, les coureurs non classés prennent le départ à tour de rôle, conformément à la méthode décrite par le Règlement. Toutes les femmes Junior qui débutent lors de la manche de qualification sont qualifiées pour les finales.
  - Les 80 premiers hommes élite, 15 premières femmes et 20 premiers hommes Junior se qualifient pour la finale (conformément à l'**ARTICLE 4.5.027**). Par ailleurs, les 20 premiers hommes élite et les 10 premières femmes du plus récent classement de la Coupe du Monde sont protégés et automatiquement qualifiés pour la finale, même s'ils ne se placent pas dans les 80 ou 20 premiers de la manche de qualification (cf. **ARTICLE 4.5.031**).

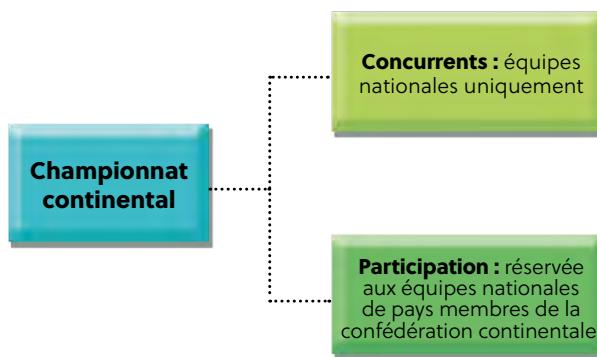
**4.5.4.2. Caractéristiques du championnat continental**

SCHÉMA. Caractéristiques du championnat continental

Le règlement particulier applicable aux épreuves du championnat continental figure au Titre X du Règlement UCI. Les championnats continentaux sont généralement organisés de la même manière que les courses inscrites au calendrier international et respectent les particularités suivantes :

1. Comme les Championnats du Monde, les championnats continentaux ne rassemblent que des équipes nationales. Tous les participants doivent porter la tenue de leur équipe nationale (maillot et cuissards pour les épreuves XCO et maillot pour les épreuves DHI et 4X). Cela inclut les champions nationaux et les champions du monde, qui doivent porter le maillot de leur équipe nationale lors des championnats continentaux.
2. Seules sont admises à participer, les équipes de pays affiliés à la confédération continentale qui accueille le championnat. Ainsi, une équipe du Canada n'est pas autorisée à participer au Championnat Européen MTB.

De même, l'UCI désigne le PCC et un délégué technique pour le championnat continental MTB, alors que la CADF désigne l'agent de contrôle antidopage. L'UCI peut également choisir de désigner certains ou tous les autres membres du collège de Commissaires.

#### 4.5.4.3. Caractéristiques du Championnat du Monde

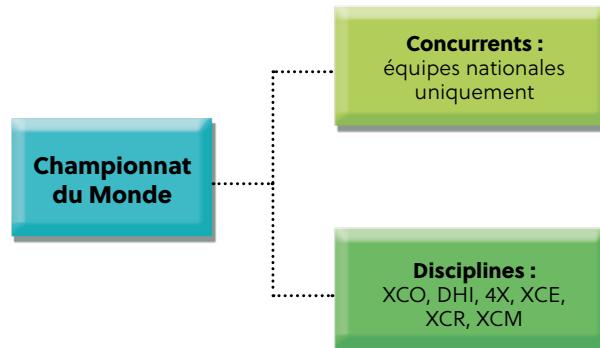


SCHÉMA. Caractéristiques du Championnat du Monde

La réglementation particulière applicable aux épreuves de Championnat du Monde figure au Titre IX du Règlement UCI.

Un règlement particulier s'applique au Championnat du Monde qui prévoit notamment que :

1. Le Championnat du Monde rassemble uniquement des équipes nationales. Tous les coureurs participants doivent donc porter la tenue de leur équipe nationale (maillot et cuissards pour les épreuves XCO et maillot pour les épreuves DHI et 4X).
2. Les articles **ARTICLES 9.2.030** et **9.2.031** précisent les spécialités et les catégories reconnues lors du Championnat du Monde MTB.
  - En résumé, les spécialités reconnues sont : XCO, DHI, 4X, XCE, XCR et XCM. D'une manière générale, les épreuves du Championnat du Monde de toutes les spécialités sauf XCM, sont organisées simultanément. Pourtant depuis 2012, les spécialités 'gravity' et XC non marathon se sont déroulées sur deux week-ends consécutifs.
3. Le nombre de coureurs que peut inscrire chaque équipe nationale à chaque spécialité et dans chaque catégorie varie selon le classement dudit pays dans la spécialité et la catégorie concernée. Les **ARTICLES 9.2.034** et **9.2.035** précisent ce point. L'**ARTICLE 9.2.036** précise la méthode pour déterminer le classement des nations.
  - En règle générale, chaque nation peut inscrire 2 coureurs de "réserve" pour chaque spécialité et chaque catégorie.
  - Les partants (désignés initialement ou de réserve) doivent être déclarés auprès du collège des Commissaires au plus tard à midi la veille de la course dans la spécialité et la catégorie concernées (conformément à l'**ARTICLE 9.2.007**).
4. Sauf cas de force majeure, les Fédérations Nationales (et les coureurs) dont la participation est confirmée au Championnat du Monde doivent s'y tenir. La seule excuse acceptable pour l'absence d'un coureur au départ est une incapacité médicale émanant du médecin officiel UCI nommé pour le Championnat du Monde en question. Un coureur déclaré partant, mais absent au départ, sans excuse valable, est sanctionné par une amende importante. Les **ARTICLES 9.2.005** et **9.2.008** s'appliquent.

#### À NOTER

Déclaré signifie que la licence et le passeport ont été montrés et le dossard a été pris.

5. Les **ARTICLES 9.2.038** à **9.2.040** décrivent l'ordre de départ de la course (ordre de l'appel des épreuves XCO) dans chaque spécialité et catégorie lors du Championnat du Monde MTB.

Lors de chaque Championnat du Monde MTB, l'UCI désigne le PCC, les membres du collège de Commissaires, le délégué technique, un médecin officiel UCI et l'agent de contrôle du dopage.

#### 4.5.4.4. Caractéristiques des Jeux Olympiques

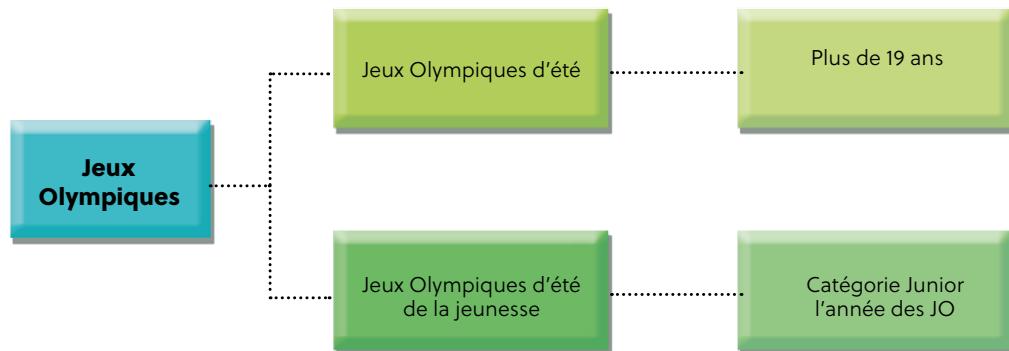


SCHÉMA. Caractéristiques des Jeux Olympiques



Les dispositions particulières régissant les disciplines cyclistes présentes aux Jeux Olympiques figurent au Titre XI du Règlement UCI.

Depuis 2010, l'UCI a participé à deux versions différentes de Jeux Olympiques, ceux d'été et ceux d'été pour la jeunesse. Comme pour les Championnats du Monde, les Jeux Olympiques ne rassemblent que des équipes nationales. Les coureurs doivent donc porter la tenue olympique officielle (maillot et cuissard) de leur comité olympique national.



Les participants aux Jeux Olympiques doivent avoir 19 ans au moins l'année des JO. Les participants aux Jeux Olympiques pour la jeunesse doivent appartenir à la catégorie Junior l'année des JO ([ARTICLE 11.1.003](#)).

Comme pour le Championnat du Monde, les équipes nationales disposent d'un délai maximal pour déclarer les coureurs partants auprès du collège des Commissaires. Lors des épreuves olympiques MTB, ce délai est à midi la veille de l'épreuve en question ([ARTICLE 11.1.002](#)).

Les compétitions de mountain bike aux Jeux Olympiques sont organisées conformément au Règlement UCI pour les épreuves XCO. Toutefois, toutes les compétitions des Jeux Olympiques sont également soumises à la réglementation du Comité International Olympique (CIO), qui traite essentiellement des responsabilités déontologiques des participants et des sujets liés au marquage des fabricants apposé sur les vêtements et l'équipement.

L'UCI désigne le délégué technique, le médecin officiel UCI et les Commissaires Internationaux pour les Jeux Olympiques. Le contrôle antidopage aux Jeux Olympiques incombe au CIO.

#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire le maillot à porter lors d'un Championnat continental et d'un Championnat du Monde.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les caractéristiques des épreuves de Coupe du Monde.
- Expliquer les caractéristiques du championnat continental.
- Expliquer les caractéristiques du Championnat du Monde.
- Expliquer les caractéristiques des Jeux Olympiques.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- En votre qualité de Commissaire à l'une de ces compétitions, assurez-vous toujours de passer en revue la réglementation la plus récente avant de vous rendre aux épreuves. Cette réglementation est sujette à évolution d'une année à l'autre.

## 4.6. INCIDENTS DE COURSE

L'une des principales tâches du Commissaire consiste à gérer les incidents de course pouvant se produire pendant l'épreuve. En ce qui concerne les coureurs (ou autres licenciés), l'**ARTICLE 12.1.010** du règlement définit ainsi les incidents de course :



### RÈGLEMENT UCI – ARTICLE 12.1.010

Les faits de course sont les infractions qui sont désignées comme tels par le Règlement ainsi que tout comportement non réglementaire pendant la course qui n'est pas sanctionné spécifiquement.



Cependant, les incidents de course peuvent aussi être définis comme tout type de circonstance exceptionnelle affectant la course. Par exemple, supposez qu'un parcours XCM emprunte un passage à niveau : si au cours de l'épreuve les barrières devaient se fermer pour laisser passer un train, ceci serait aussi considéré comme incident de course. Généralement, un incident de course est tout type de comportement ou circonstance se produisant qui n'est pas considéré comme faisant partie intégrante de la course, ou qui enfreint un article du règlement ou du guide technique.

Le processus utilisé par les Commissaires pour prendre des décisions en matière d'incidents de course se présente ainsi :

**1.** Réunir autant de renseignements que possible à propos de ce qui s'est passé. Il importe aussi d'établir la fiabilité et le degré d'objectivité de ces informations. Par exemple, le rapport d'un Commissaire expérimenté aura beaucoup plus de poids que la plainte d'un directeur sportif ou d'un coureur.

**2.** Prendre en compte les éléments du règlement ou des dispositions du guide technique pertinents à l'épreuve.

**3.** S'entretenir de la situation avec le collège des Commissaires, en particulier si les circonstances sont peu familières ou obscures.

**4.** Évaluer l'impact de la situation sur le résultat de la course : un avantage a-t-il été injustement acquis (ou un ou plusieurs autres coureurs ont-ils été injustement défavorisés) ?

**5.** Dans le cas où un ou plusieurs coureurs pourraient être pénalisés, existe-t-il un doute significatif à propos de ce qui s'est produit ? Dans l'affirmative, aucune sanction ne devrait être donnée (par exemple, si un petit groupe de coureurs dévie du parcours mais que personne n'obtient un avantage).

**6.** Le PCC suit alors les conseils du collège et prononce une décision.

SCHÉMA. Processus décisionnel en cas d'incidents de course

Dans tous les cas, il importe que le collège des Commissaires prenne une décision qui sera annoncée par le PCC. La tâche fondamentale du collège des Commissaires est d'interpréter la situation de course et de prendre une décision appropriée qui considère tout règlement pertinent tout en tenant compte (le cas échéant) de l'avantage acquis.

En pratique, c'est le PCC qui est finalement responsable, avec la participation du collège des Commissaires, pour trancher à propos des incidents de course. De nombreux incidents de course sont assez courants et le processus ou les sanctions sont bien connus de tous. De ce fait, si le PCC reçoit le rapport d'un Commissaire ou est témoin d'un incident de course, il ou elle peut souvent décider de la mesure à prendre sans avoir à discuter de l'incident avec les autres Commissaires.

Un bon exemple de ceci consiste à décider si un coureur quittant le parcours officiel devrait être disqualifié (le facteur déterminant, dans ce cas, est d'établir si le coureur a acquis ou non un avantage). Toutefois, si les circonstances de l'incident sont inhabituelles, le collège doit assurément être consulté.

 Selon les articles **12.2.005** et **12.2.006**, le collège des Commissaires pourra juger les infractions dont il prend connaissance jusqu'au moment de sa dissolution. Cependant, le collège des Commissaires ne peut juger l'affaire que si l'intéressé est entendu ou si ce dernier, se trouvant sur place au moment où il est convoqué, ne donne pas suite à la convocation du collège.

 Selon l'article **12.2.007**, les décisions du collège des Commissaires sont définitives et sans recours.

En pratique, ces trois articles confèrent au collège des Commissaires le pouvoir (et la responsabilité) d'appliquer des sanctions s'il prend connaissance qu'il est nécessaire de le faire, et ce jusqu'au moment où les Commissaires quittent le site après la fin de l'épreuve. Ce principe s'applique même après la proclamation des résultats définitifs, pour autant que le contrevenant peut encore être notifié (p. ex., supposons que la preuve d'un incident appelant normalement à la disqualification d'un coureur soit découverte après la cérémonie protocolaire). Dans un tel cas, les résultats devront être mis à jour et publiés à nouveau avec un communiqué décrivant les circonstances de la sanction.

#### 4.6.1.

##### PRENDRE DES RACCOURCIS



Un des incidents de course le plus élémentaire pouvant se produire lors des courses de mountain bike consiste à ne pas compléter le parcours dans son intégralité. Ceci peut se produire de multiples façons. En voici quelques exemples :

Un coureur se trompant de direction pendant une course XCM et n'accomplissant pas toute la distance.

Un coureur DHI "couplant un coin" à un endroit où la rubalise a été rompue.

Un coureur 4X ne passant pas complètement autour d'une des "portes" du parcours.

Un coureur XCO chutant et ne reprenant pas le parcours au point où il ou elle l'a quitté.

SCHÉMA. Raccourcis possibles

Le facteur clé pour décider si ces coureurs doivent être disqualifiés ou non consiste à déterminer si l'action du coureur quittant le parcours et ne retournant pas au même point que celui où il ou elle l'a quitté a conféré un avantage au coureur (sauf en 4X, où la procédure pour manquer une porte est explicitement décrite dans le règlement 4X).



L'**ARTICLE 4.1.035** du Règlement UCI s'applique généralement dans ce type de situation.

#### 4.6.2.

#### BLOCAGE DU PARCOURS

Un parcours peut être bloqué de différentes façons lors de courses de mountain bike. La réaction des Commissaires dépendra du type de course et de la nature du blocage.

Les types de blocages les plus courants auxquels les Commissaires MTB sont confrontés ont lieu quand un accident grave se produit pendant une course DHI. Quand cela se produit, le PCC ordonne aux détenteurs de drapeaux rouges positionnés au dessus de l'emplacement de la chute d'agiter leur drapeau rouge. Cela aura pour conséquence de faire s'arrêter les coureurs concernés, qui se dirigeront vers la ligne d'arrivée pour demander un nouveau départ. Cette procédure fait partie du déroulement normal des courses DHI.

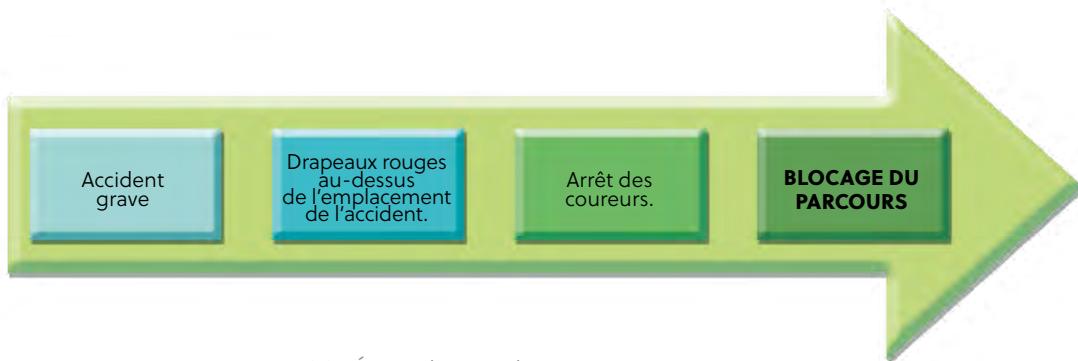


SCHÉMA. Blocage de parcours

Les types de blocages moins habituels qui pourraient se produire incluent :

- un parcours XCM traversant un passage à niveau.
  - Voir la procédure "passage à niveau" de la section Route du Règlement UCI (**ARTICLES 2.3.034** et **2.3.035**). Noter que pour exécuter cette procédure, les Commissaires doivent avoir connaissance du passage à niveau et prévoir d'avoir un membre du collège en poste à cet endroit au moins jusqu'à ce que la majeure partie du peloton ait traversé la voie ferrée.
- un blocage soudain et imprévu, tel qu'une rivière dont le niveau monte rapidement, un effondrement d'une partie du parcours ou une manifestation politique.
  - Tout ce qu'il y a à faire consiste à réagir à la situation selon les circonstances particulières. Dans de telles situations, si les coureurs sont arrêtés, la course est généralement neutralisée. Dans le cadre d'une course reliant deux points, cela signifierait sans doute que la course serait annulée. Dans la plupart des cas, il ne sera probablement pas possible de redémarrer la course.
  - Il est possible que du temps s'écoule entre l'événement qui mène au blocage de la course et le moment où les Commissaires prennent connaissance des circonstances exactes.

**4.6.3.****INFRACTIONS DIVERSES**

Les coureurs ou autres licenciés peuvent enfreindre le Règlement UCI, celui de la Fédération Nationale, ou le règlement particulier du guide technique, de plusieurs manières.

De telles infractions sont punies spécifiquement par le Règlement UCI tandis que d'autres ne le sont pas. La responsabilité d'évaluer les circonstances puis, le cas échéant, de décider de la sanction à prendre incombe généralement au collège des Commissaires.

Quelques exemples d'infractions les plus communes et des sanctions appropriées (ou nécessaires) sont présentés ci-après.

TABLEAU. Infractions diverses

INFRACTION	SANCTION
Un coureur fait demi tour pour retourner à une zone de ravitaillement /assistance technique qu'il/ elle vient de juste de passer.	Selon l' <b>ARTICLE 4.2.044</b> , la sanction qui s'impose est la disqualification.
Un membre d'une équipe court à côté de l'un de ses coureurs dans la zone de ravitaillement/assistance technique.	Les sanctions probables prises à l'encontre de la personne varient de l'avertissement verbal à l'amende voire même au départ du contrevenant de la zone de ravitaillement/assistance technique ; son accréditation lui étant retirée. L'option sera choisie en fonction de la sévérité de l'infraction, si elle aura nuit ou non aux autres équipes et, aussi s'il s'agit d'une première infraction ou d'une récidive.
Il est avéré qu'un membre d'une équipe ou tout autre personne, a fourni de l'aide technique à un coureur en dehors des zones de ravitaillement/assistance technique.	Selon l' <b>ARTICLE 12.1.040, POINT 51</b> , la sanction qui s'impose est la disqualification.
Un coureur coupe le numéro de plaque de guidon sans permission.	Généralement, une légère amende est prononcée (selon l' <b>ARTICLE 12.1.040</b> ) mais un avertissement pourrait faire l'affaire si l'infraction n'est pas grave.
Un coureur, directeur ou tout autre licencié, ne se conforme pas aux directives des Commissaires.	Généralement, une amende est prononcée (jusqu'à 200 euros, mais le montant pourra dépendre des circonstances).
Un coureur se présente à l'appel muni d'une oreillette ou de tout autre accessoire illégal (p. ex. des jambières de compression).	Le départ lui est refusé à moins que l'accessoire/l'équipement vestimentaire ne soit retiré. Si après coup (p. ex., dans une zone de ravitaillement ou à l'arrivée), on remarque qu'il a été remis, la disqualification est prononcée.

**MOTIFS ENTRAÎNANT LA DISQUALIFICATION IMMÉDIATE :**

- obstruction et comportement dangereux d'un coureur,
- agression envers un autre coureur, un officiel ou une tierce personne,
- prendre délibérément un raccourci,
- si après être sorti accidentellement du parcours, le coureur ne rejoint pas le parcours à l'endroit où il ou elle l'a quitté et si le PCC est certain que ce faisant, le coureur a acquis un avantage,
- tirer sur le maillot d'un rival ou le faire tomber lors d'un sprint,
- retirer son casque pendant l'épreuve,
- aide matérielle non conforme,
- réparation non conforme,
- le coureur modifie le parcours.

**À NOTER**

Autres situations pouvant entraîner la disqualification.

Différents types d'incidents sont susceptibles de se produire à tout moment, mais la vigilance et une intervention rapide peuvent permettre de limiter le nombre d'infractions.

De plus, une discussion franche des problèmes lors de la réunion des directeurs sportifs peut contribuer à limiter le nombre de situations "dangereuses" et prévenir des infractions.

#### 4.6.4.

#### ARRÊT OU NEUTRALISATION DE LA COURSE



Malheureusement, des situations de course exceptionnelles peuvent parfois amener les Commissaires, en concertation avec le directeur de l'épreuve, à arrêter, neutraliser, reprendre ou annuler l'épreuve. Le classement au moment de l'arrêt de la course est alors considéré comme final.

Ces situations extrêmes peuvent survenir pour diverses raisons pouvant ou non être prévues, comme par exemple :

- Le parcours devient inutilisable suite à des conditions météorologiques soudainement défavorables.
- Divers évènements ou manifestations bloquant la course.
- La sécurité des coureurs n'étant plus garantie pour toutes sortes de raisons (l'obscurité, ou des conditions météorologiques présentant un danger immédiat, comme un violent orage avec tonnerre et éclairs, etc.).
- Le manque d'assistance médicale (p. ex. si lors d'une course DH, l'ambulance et le médecin quittent la course pour transporter un coureur à l'hôpital et les soins médicaux ne sont plus assurés).

La meilleure décision possible doit être prise en fonction des circonstances. Le directeur de la course et éventuellement les directeurs sportifs doivent toujours être consultés.

Il importe de noter que la possibilité d'arrêter immédiatement ou non une course dépend du type de course. Bien sûr, les courses DHI, 4X ou XCE peuvent être interrompues immédiatement et les participants peuvent rapidement se rendre à un endroit sécurisé ou un abri. Par contre, souvent les courses XC ne peuvent pas être arrêtées immédiatement ou facilement. Pendant les épreuves en circuit, comme les courses XCO, il est possible d'arrêter les coureurs sur la ligne d'arrivée et de les empêcher de faire un autre tour, tandis que dans le cas d'épreuves reliant deux points, un emplacement sur le parcours, éventuellement une des zones de ravitaillement/assistance technique, peut être choisi à cette fin.

Une autre méthode pour les épreuves en circuit, consiste à raccourcir l'épreuve en devenant plus exigeant dans l'application de la règle du 80 %. Ceci peut être considéré si les conditions ne sont pas encore particulièrement sévères mais ne cessent de se détériorer.

#### À NOTER

Les Commissaires doivent accepter que le mountain bike est une discipline qui se déroule dans toutes sortes de conditions météorologiques. L'annulation d'une course en cours n'est considérée que si le parcours devient soudainement inutilisable ou si la sécurité des participants est gravement mise en péril par un évènement inattendu comme une soudaine et violente tempête. Des conditions qui sont seulement "désagréables" ne constituent pas des obstacles à la poursuite ou au départ d'une course. Bien entendu, si le PCC pense que le fait de continuer la course soumet la sécurité des coureurs et des autres intervenants à un risque élevé inacceptable, alors après avoir consulté l'organisateur et le délégué technique, il ou elle arrêtera la course. Il est préférable d'agir ainsi plutôt que d'avoir à assumer la responsabilité des éventuelles conséquences de ne pas l'avoir fait.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer la signification de l'expression "incident de course".
- Décrire le processus utilisé par les Commissaires pour traiter les incidents de course.
- Énoncer les raisons pour lesquelles un coureur pourrait être immédiatement disqualifié.
- Expliquer la meilleure manière d'arrêter ou de neutraliser différents types de course.
- Décrire les circonstances pouvant nécessiter l'arrêt de la course.
- Décrire comment utiliser le tableau des infractions (**ARTICLE 12.1.040**) disponible au Titre XII, Discipline et Procédures.
- Expliquer le rôle du PCC dans le processus de décision et de mise en application des sanctions.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Suivre correctement le processus de décision : réunir autant de renseignements que possible, consulter le collège des Commissaires ou les autres parties concernées dans la mesure où le temps (ou la situation) le permet et prendre une décision.
- Documenter, dans le rapport d'évaluation, toutes les décisions et les incidents non réglementaires au déroulement "régulier" d'une course.
- Être disposé à parler avec d'autres personnes des décisions du collège des Commissaires, si invité à le faire.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas prendre seul des décisions difficiles ou exceptionnelles si l'occasion de consulter les autres parties concernées existe.
- Ne pas éviter de prendre une décision qui s'impose simplement parce que l'issue pourrait être momentanément désagréable. En tant que Commissaire, votre rôle est d'arbitrer la course avec équité et d'appliquer le règlement le plus pertinent à la situation.

## 4.7. PROTOCOLE RADIO

La radio est un moyen de communication essentiel et déterminant pour assurer le bon déroulement d'une épreuve. Toutefois, afin de servir efficacement toutes les parties prenantes de la course, cet outil doit être utilisé correctement.



Certains principes doivent être respectés.

- Tous les utilisateurs de la radio doivent s'identifier de manière claire et précise.
- La radio ne doit pas être utilisée inutilement afin que la fréquence demeure disponible pour des transmissions d'ordre prioritaire.
- Utiliser un langage approprié, clair et ferme mais ne jamais être impoli ou humiliant vis-à-vis des personnes concernées.
- Langue : parler en français ou en anglais et dans la langue du pays hôte. Utiliser des phrases courtes et répéter. Parler lentement afin de faciliter la compréhension de tous les adeptes de la course, quelle que soit leur nationalité.
- Transmettre les informations importantes à au moins deux reprises, calmement et clairement. Toujours s'assurer que le message a été compris.
- Lors de longues transmissions, laisser des intervalles afin de pouvoir diffuser toute annonce urgente concernant les coureurs ou la sécurité.

### À NOTER

Il est essentiel de prévoir une fréquence réservée à l'usage exclusif des Commissaires.

Il est indispensable que seules les informations liées à l'épreuve soient transmises par radio.

"Sortir du sujet" pourrait discréditer votre professionnalisme et votre expertise. De plus, autant que possible, les informations particulièrement sensibles ne devraient pas être discutées par voie radiophonique. Cependant, il est possible d'utiliser la radio pour organiser une réunion ou demander à être appelé sur le téléphone mobile.

## 4.8. LES MÉDIAS ET LA PRESSE



Il ne devrait pas être surprenant que les épreuves de mountain bike puissent susciter un intérêt aussi important auprès des médias. Il est essentiel que les Commissaires sachent comment gérer la présence des médias lors de courses internationales. Les représentants des médias ont souvent accès à des zones du site inaccessibles au public, comme la zone de départ/arrivée ainsi qu'à des tronçons du parcours.

Il importe aussi de comprendre que les Commissaires sont des participants à l'épreuve au même titre que les coureurs. En tant que tels, ils peuvent donc parfois faire l'objet d'attention de la part des médias.



Gérer les relations avec les médias incombe normalement au délégué technique. Les Commissaires doivent coopérer avec le DT pour prévenir des situations dangereuses qui pourraient survenir à cause des médias (les photographes, en particulier, peuvent occasionner des problèmes soit parce qu'ils se sont placés à un endroit dangereux ou parce qu'ils suivent une épreuve XCM ou XCP à moto).

**4.8.1.****LES COMMISSAIRES ET LA PRESSE – ATTENTES GÉNÉRALES**

Tout d'abord, il est important de connaître les attentes de l'UCI vis-à-vis des Commissaires en matière de relation avec la presse. Les informations ci-dessous sont extraites du "Code de Déontologie pour les Commissaires Internationaux"

**RELATION AVEC LA PRESSE**

- Ne pas refuser les interviews (ou de participer à une conférence de presse si invité), mais ne pas les solliciter non plus. Ne se limiter qu'aux aspects techniques de la course.
- Pesez vos propos. Le Commissaire International interviewé représente l'UCI : il doit en donner une image de marque valorisante.
- Désigner éventuellement un porte-parole (généralement le PCC) et se mettre d'accord, au sein du collège des Commissaires, sur les arguments qui seront développés.
- La presse mérite votre considération : fournissez-lui des informations dans le cadre de la déontologie de votre fonction.
- Ne pas participer à la rédaction d'articles de presse à propos d'épreuves dans lesquelles vous êtes engagés.

Les médias sportifs sont indispensables pour la promotion et le développement du cyclisme en tant que sport au niveau mondial. Permettre aux représentants des médias une certaine flexibilité pour présenter le sport sans perturber substantiellement la course est un aspect majeur du rôle du Commissaire.

Il est entendu que si un(e) journaliste ne se conforme pas aux directives des Commissaires, ou si son comportement est tel qu'il pourrait interférer avec la dimension sportive de la course, les Commissaires ont à la fois l'autorisation (voire le devoir) d'avertir cette personne ou même de lui retirer son accréditation et de lui interdire l'accès à la course.

**4.8.2.****ACCÈS DE LA PRESSE AUX ZONES RESTREINTES**

Les professionnels des médias qui sont accrédités (reporters, photographes et caméramans) sont autorisés à accéder à des zones restreintes qui ne sont pas ouvertes au public. Ces zones sont clairement définies et contrôlées pour des événements majeurs comme les Championnats du Monde et les épreuves de Coupe du Monde, mais pourraient l'être moins clairement pour d'autres événements.

Dans le cadre d'événements de grande envergure, les représentants de l'UCI décident quels professionnels des médias seront accrédités et auront accès aux zones restreintes. Les représentants des médias à qui l'accès est accordé reçoivent généralement une chasuble UCI média, comme celles visibles sur la photo ci-contre. Les autres membres du personnel des médias n'ont qu'un badge d'accréditation.

**CE QU'IL FAUT SAVOIR****COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE**

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les procédures relatives à l'accès des médias dans le cadre d'épreuves nationales se tenant dans leur pays.
- Décrire comment travailler avec et contrôler la presse lors d'épreuves internationales.

**COMMISSAIRES INTERNATIONAUX**

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le système de chasubles remis aux professionnels de la presse les autorisant à accéder aux zones réservées aux médias dans le cadre d'épreuves de Coupe du Monde ou pour les Championnats du Monde.

**CE QU'IL FAUT FAIRE**

- Veiller à ce que l'organisateur ait organisé un briefing presse.
- Si un photographe ou un autre professionnel des médias se tient ou est assis dans un endroit dangereux le long du parcours, en particulier dans une zone restreinte (même s'il s'agit d'une zone à laquelle il a accès), lui expliquer le danger et lui demander de se déplacer. S'il refuse, contacter le chef de presse de l'organisation pour obtenir de l'aide.
- Essayer autant que possible de coopérer avec les médias ; leur capacité à raconter l'histoire de la course contribue au succès de l'évènement.

**CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE**

- Ne pas permettre à des membres non accrédités de la presse de s'introduire dans les zones restreintes auxquelles ils n'ont pas accès (en particulier s'ils ne portent pas la chasuble média agréée, tel que montrée ci-dessus).



## CHAPITRE 5

### L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE ET LE MATÉRIEL D'IDENTIFICATION

## 5.1. LES PRINCIPES



Les Commissaires sont tenus de contrôler que l'équipement vestimentaire et le matériel sont conformes dans tous les cas. Il est donc indispensable que les Commissaires aient connaissance des questions clés à cet égard. Cela leur permet d'être attentifs et d'intervenir bien avant que les coureurs ne prennent le départ d'une course pour les aviser des éléments non acceptables.



### LES PRINCIPES



- **Dispositions générales :** le Règlement UCI rend les licenciés responsables de l'équipement vestimentaire et du matériel qu'ils utilisent. Ils doivent veiller à ce que ces derniers ne présentent pas de danger pour eux-mêmes ou pour les autres. De plus, la Fédération Nationale et l'UCI, ainsi que les Commissaires après avoir procédé à des essais de conformité des équipements, sont exemptés de toute responsabilité en cas de défaut ou de non-conformité de l'équipement utilisé par les licenciés après le départ d'une épreuve. Les contrôles effectués par le Commissaire sur l'équipement vestimentaire ou le matériel le sont uniquement dans le but de confirmer que les éléments sont conformes. Aucun contrôle particulier des vélos n'est mené dans le cadre des procédures pour les courses de mountain bike. Cependant, les Commissaires peuvent refuser tout équipement qu'ils estiment présenter un danger particulier pour la sécurité ou qui ne soit pas conforme au règlement relatif aux épreuves MTB.

- **Les nouveautés techniques :** en ce qui concerne le matériel et l'équipement vestimentaire, le Règlement UCI définit les nouveautés techniques comme tout élément ne répondant pas aux spécifications du Règlement. Pour ce qui est de la plupart des disciplines – sauf en mountain bike – les nouveautés techniques ne peuvent être utilisées qu'après approbation de l'UCI. Les Commissaires chargés de contrôler la conformité des matériaux devront refuser le départ à tout coureur utilisant du matériel ou un équipement vestimentaire non conforme. Ceci s'applique aussi à tout matériel remarqué par le Commissaire comme étant en si mauvais état qu'il présente un danger non seulement au coureur en question mais aussi aux autres coureurs engagés dans la course. En règle générale, le concept de "nouveauté technique" ne s'applique pas à la discipline du mountain bike (**ARTICLE 1.3.004**). En principe, le MTB est considéré comme étant le "laboratoire" du cyclisme du point de vue de l'innovation du matériel, dans la mesure où les principes énoncés dans les **ARTICLES 1.3.001 – 1.3.010** ne sont pas enfreints.

## 5.2. LA CONFORMITÉ DE L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE (ARTICLES 1.3.026 À 1.3.072)

Le Règlement UCI précise à la fois les matériaux pour la fabrication de l'équipement vestimentaire et son apparence. Face aux nouveautés techniques, sur lesquelles l'UCI cherche à conserver le contrôle dans le but de veiller à la sécurité et de favoriser l'équité entre coureurs, cette section traite de quelques thèmes très spécifiques. Par exemple, l'utilisation de vêtements compressifs dans les épreuves XCO. Les Commissaires se doivent de connaître parfaitement le Règlement UCI en matière d'équipement vestimentaire. La plupart de ces règles se trouvent dans le Titre I "Organisation générale du sport cycliste" du Règlement UCI. D'autres exigences vestimentaires particulières au MTB sont stipulées dans le Titre IV "Mountain Bike".

Les articles décrivant l'obligation des champions nationaux et mondiaux de porter leur maillot distinctif de champion sont tout particulièrement importants ; plus précisément, les articles suivants :



**ARTICLE 4.2.013** (les champions nationaux et les champions du monde XCE doivent porter leur maillot de champion lors d'épreuves XCE) ;



**ARTICLE 4.2.070** (les champions du monde et champions nationaux XCO doivent porter leur maillot de champion lors des épreuves XCO et des épreuves par étapes, par contre les champions du monde et nationaux XCM ne peuvent pas porter leur maillot de champion) ;



**ARTICLE 4.6.007 BIS** (les champions du monde et nationaux XCM doivent porter leur maillot respectif de champion XCM lors des épreuves de l'UCI MTB Marathon Series).



De même, les champions du monde et nationaux DHI et 4X doivent porter leur maillot respectif de champion (ou le maillot de leur équipe dont la manche gauche représente le drapeau de leur pays. Il n'y aura pas de publicité sur cette manche).



## 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.
- 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.).



- Seul le champion du monde actuel peut porter les couleurs arc-en-ciel sur son matériel (vélo, casque, chaussures, etc.).



Correct

Incorrect\*

- 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 (\**Interdiction d'apposer le liseré arc-en-ciel sur le cuissard*).

- 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. Conformément aux dispositions **1.3.056** et **1.3.059**, il n'a pas le droit d'apposer le liseré arc-en-ciel sur son équipement national.



## 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. Les Fédérations Nationales sont compétentes pour approuver, contrôler et sanctionner les maillots de leurs champions nationaux.



## 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 Fédération Nationale.
- Toutefois, la Fédération Nationale 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 DU LEADER

Coupe du Monde Mountain Bike UCI :

- **4.5.010** : le coureur en tête d'un classement de la Coupe du Monde est tenu de porter le maillot de leader dans chaque épreuve de la Coupe du Monde concernée, à l'exception de l'épreuve d'ouverture. Dans la catégorie Hommes, en descente, si un coureur junior est leader de la Coupe du Monde, il porte le maillot de leader élite. Le maillot de leader junior n'est pas attribué dans ce cas.

### À NOTER

Pour les épreuves DHI, ceci s'applique à la manche de qualification et à la finale, mais aussi au temps passé dans le "hot seat" et dans la zone d'arrivée ainsi que lors des interviews (p. ex. la cérémonie des fleurs).

- **ARTICLE 4.5.011** : les couleurs des maillots de leader sont déterminées par l'UCI.

### À NOTER

Le design des maillots peut changer de temps à autre. Les schémas ci-dessus sont corrects pour la saison au cours de laquelle le guide MTB a été publié. Les Commissaires désignés pour arbitrer une épreuve de Coupe du Monde, doivent vérifier la section équipement du site UCI pour noter tout changement.





## 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. le maillot de leader lors d'épreuve par étape,
2. le maillot de champion du monde,
3. le maillot de leader de la coupe, du circuit ou du classement UCI,
4. le maillot de champion continental (non obligatoire selon **ARTICLE 1.3.070**),
5. le maillot de champion national,
6. le maillot national (en conformité avec **ARTICLE 1.3.059**).

### À NOTER

Lors des Jeux Olympiques, Championnats du Monde et championnats continentaux, les coureurs sont tenus de porter leur maillot national, indépendamment du fait que le coureur en question soit l'actuel champion national ou champion du monde.



## 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 physionomie du coureur (compression, élongation, 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 n'est permis, sauf pour les logos et labels. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux gants, aux couvre-chaussures et 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. En fait, selon l'article **ARTICLE 4.3.012** le port d'un casque de protection intégrale équipé d'une visière est obligatoire pour les épreuves DH et 4X.
- L'état de la surface ou le matériau utilisé pour le casque ne sont pas réglementés, mais il est interdit d'y ajouter quoi ce soit (ruban adhésif compris).
- Les caméras montées sur casque sont interdites lors des courses (XCO-XCE) ou des manches de qualification et des finales (DH-4X). Toutefois, l'UCI (à la demande de la société de production télévisuelle) peut décider d'autoriser le port d'une caméra montée sur le casque de certains coureurs. Dans ce cas, les coureurs seront expressément sélectionnés avant la course et leur identité annoncée aux Commissaires.

## ÉLÉMENTS IMPORTANTS CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

Les points résumés ci-dessous, concernant l'équipement vestimentaire, sont particulièrement pertinents dans les courses de mountain bike.



### RÈGLEMENT UCI - TITRES I ET IV

Dispositions générales	<b>1.3.026</b> Maillot, cuissard et combinaison <b>1.3.027</b> Aspect unique des maillots distinctifs <b>1.3.029</b> et <b>1.3.030</b> Visibilité des inscriptions sur le maillot et imperméable <b>1.3.031</b> Port du casque et conformité <b>1.3.033</b> Éléments vestimentaires non essentiels et supplémentaires <b>1.3.071</b> Ordre de priorité pour le port des maillots distinctifs <b>1.3.072</b> Sanctions applicables pour diverses infractions au code vestimentaire
Équipes enregistrées auprès de l'UCI	<b>4.09.017</b> et <b>4.10.016</b> Approbation de l'équipement vestimentaire de l'équipe <b>1.3.038</b> à <b>1.3.043</b> Inscriptions publicitaires sur l'équipement vestimentaire
Équipes régionales et de club	<b>1.3.045</b> à <b>1.3.047</b> Présentation d'échantillons, uniformité <b>1.3.048</b> Inscriptions publicitaires sur l'équipement vestimentaire du club
Équipement de leader de course par étapes	<b>1.3.051</b> Aspect unique des maillots distinctifs <b>1.3.053</b> Inscriptions publicitaires et espace réservé au sponsor de l'équipe <b>1.3.054</b> Vêtements assortis <b>1.3.055BIS</b> Maillots de leader des coupes, circuits et classement UC
Équipement national	<b>1.3.056</b> Présentation de l'équipement national, conformité <b>1.3.057</b> Inscriptions publicitaires sur le maillot national <b>1.3.059</b> Évènements où le port de l'équipement national est obligatoire
Équipement de champion du monde	<b>1.3.060</b> Droit d'utilisation des couleurs "arc-en-ciel" <b>1.3.063</b> Port du maillot de champion du monde <b>1.3.064</b> et <b>1.3.065</b> Liseré arc-en-ciel, autorisation <b>1.3.066</b> et <b>1.3.067</b> Inscriptions publicitaires sur l'équipement vestimentaire de champion du monde, approbation
Maillot de champion national	<b>1.3.068</b> Port du maillot de champion national : les droits et les devoirs <b>1.3.069</b> Design du maillot de champion national, approbation
Maillot de champion continental	<b>1.3.070</b> Port du maillot de champion continental : les droits et les devoirs
Sanctions	<b>1.3.072</b> Sanctions applicables pour diverses infractions au code vestimentaire
Vêtements amples	<b>4.3.011</b> Vêtements moulants pour les épreuves DH <sup>1</sup>
Équipement de protection obligatoire	<b>4.3.012</b> Casque de protection intégrale
Équipement de protection facultatif	<b>4.3.013</b> Recommandations de l'UCI

<sup>1</sup>Cette règle fait référence au maillot, cuissard ou pantalon. Les coureurs peuvent, s'ils le souhaitent, porter des vêtements moulants sous leur ample maillot et cuissard.

### À NOTER

Généralement, les Commissaires ne contrôlent pas l'équipement vestimentaire à l'exception des Championnats du Monde et des Jeux Olympiques. En cas de contrôle, les Commissaires veillent à ce que les coureurs portent des maillots à manches et s'assurent qu'ils portent le maillot national si c'est pertinent pour la compétition et la catégorie. Ils contrôlent également que le champion national et champion du monde porte le maillot adéquat pour la discipline et la spécialité dans laquelle ils ont obtenu leur titre.



La participation par équipe aux épreuves de mountain bike est un autre facteur dont les Commissaires MTB doivent tenir compte, en particulier en ce qui concerne le règlement en matière d'équipement vestimentaire. Les membres des équipes cyclistes (ou de clubs) – qu'ils fassent partie d'une équipe régionale affiliée à une Fédération Nationale, d'une équipe UCI MTB ou UCI ELITE MTB – doivent porter la tenue vestimentaire (maillot et cuissard) de leur équipe, à moins que ce coureur ne soit obligé de porter un maillot de leader dans une course MTB par étapes ou de série, un maillot de champion du monde ou un maillot de champion national.

Dans la section "Équipement" du site UCI, on peut trouver plusieurs documents, agrémentés de photos, expliquant le règlement spécifique en matière d'équipement vestimentaire pour les coureurs. Les visuels illustrent les formes agréées des différents types de maillots, y compris le drapeau sur la manche gauche du maillot de champion national DHI et 4X.

Merci de vous familiariser avec les documents explicatifs disponibles sur le site UCI et de vous référer aux dispositions qui y sont décrites :

Cliquez sur "Équipement" dans la partie "Règlements" que vous trouverez dans l'onglet "L'UCI" sur [www.uci.ch](http://www.uci.ch) (voir schéma ci-dessus).

**UCI UNION CYCLISTE INTERNATIONALE**

English | Français | Contacts | Chercher | [Facebook](#) [Twitter](#) [Instagram](#)

Actus | Clean Sport | Développement | Devenir organisateur | Vélo pour Tous | Femmes | UCI | Centre Mondial du Cyclisme

ROUTE | PISTE | MOUNTAIN BIKE | CYCLO-CROSS | BMX | TRIAL | CYCLISME EN SALLE | PARACYCLISME | ÉVÉNEMENTS

A propos | Organisation | Règlements

J'aime [Partager](#) [Twitter](#)

**DERNIÈRES ACTUS**

Championnats du Monde Mountain Bike UCI : le monde a rendez-vous à Nove Mesto [30 Juin 2016](#)

Mountain bike Marathon : deux nouveaux Champions du Monde UCI couronnés [27 Juin 2016](#)

Sept titres nationaux pour les stagiaires du Centre Mondial du Cyclisme UCI [27 Juin 2016](#)

La Chronique de l'UCI Women's WorldTour [27 Juin 2016](#)

La chronique de l'UCI WorldTour [27 Juin 2016](#)

**Matériel**

Les vélos et les équipements utilisés en compétition dans les différentes disciplines sont aujourd'hui à la pointe de ce que la technologie peut offrir. Les règles encadrant l'utilisation du matériel visent à la fois à assurer la sécurité des coureurs, l'égalité des chances et à tirer un parti maximal de ce que l'évolution technique peut apporter au sport cycliste.

## 5.3. LA CONFORMITÉ DU MATÉRIEL

---

Il existe très peu de limites en MTB concernant le matériel et le vélo en particulier.

Aucune inspection du matériel ou contrôle des gabarits des vélos n'est fait lors d'épreuves MTB. Les coureurs sont responsables de l'état de leur matériel et de sa conformité. Cependant, si un Commissaire remarquait un vélo ou du matériel non conforme à un aspect du Règlement (p.ex. utilisation d'un vélo de cyclo-cross dans une épreuve XC ; un coureur tentant de prendre le départ avec quelque chose qui ressemble à un écouteur pour une radio ou un téléphone portable) ou que l'état du vélo le rend dangereux (selon l'opinion du Commissaire), le coureur n'est dès lors pas autorisé à prendre le départ à moins de résoudre le problème.



### PRINCIPES GÉNÉRAUX

- 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 1.3.001BIS**).
- 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.
- Les Commissaires sont autorisés à procéder, à tout moment, aux contrôles qu'ils estiment nécessaires sur les équipements utilisés en compétition, que ce soit pendant ou après les épreuves (**ARTICLE 1.3.003**).



### ÉLÉMENTS IMPORTANTS CONCERNANT LE MATÉRIEL MTB

La réglementation portant sur l'équipement pour les courses MTB se trouve dans le Titre IV du Règlement UCI, plus précisément les **ARTICLES 4.1.038, 4.1.039** et **4.1.039BIS**. Les **ARTICLES 1.3.006 – 1.3.010** s'appliquent aussi pour ce qui concerne les principes généraux de ce qui est considéré comme étant un "vélo"

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux devront connaître le règlement en matière d'équipement pour les épreuves de mountain bike, tel que précisé ci-dessous :

- Interdiction d'utiliser des pneus équipés de pointes ou de vis en métal (**ARTICLE 4.1.039**).
- Interdiction d'utiliser des guidons traditionnels de route ou de cyclo-cross dans les courses MTB. Les prolongateurs de guidon type triathlon ou contre-la-montre sont proscrits, mais les embouts de guidon traditionnels sont autorisés – **ARTICLE 4.1.039 BIS**.
- Circonstances dans lesquels des caméras vidéo sont autorisées – **ARTICLE 4.3.014**.
- Interdiction en tout temps d'utiliser des liaisons radio ou autres moyens de communication à distance avec les coureurs – **ARTICLE 4.1.038**.

## 5.4. LES NUMÉROS D'IDENTIFICATION

Dossards et plaques de guidon sont utilisés pour identifier les concurrents dans les épreuves MTB. Le dossard est apposé sur le maillot du coureur tandis que la plaque de guidon est fixée sur le vélo.



### RÈGLEMENT UCI

- Sauf disposition particulière, 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**) ainsi que les numéros d'identification pour les coureurs (**ARTICLE 1.3.075**).
- 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**).

Les numéros d'identification sont fournis gratuitement aux équipes. Par ailleurs, l'organisateur d'une course par étapes doit tenir à disposition suffisamment de numéros 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 guidon) doivent être tracés de manière claire et visible. Le chiffre 7 doit être obligatoirement muni d'une barre horizontale pour faciliter l'identification.



## Exemples

DOSSARD	PLAQUE DE GUIDON
	
DIMENSIONS	MATÉRIAUX
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 16 cm de large x 18 cm de hauteur.</li> <li>• Chiffres d'une hauteur de 10 cm.</li> <li>• Épaisseur du trait plein 1,5 cm.</li> <li>• La publicité peut être autorisée dans un rectangle de 6 cm maximum de hauteur dans la partie inférieure du dossard.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 cm de large x 18 cm de hauteur.</li> <li>• Chiffres de 8 cm de hauteur.</li> <li>• Épaisseur du trait plein 1,5 cm.</li> <li>• La publicité (ou autres sigles et logos) ne peut apparaître que dans un rectangle de 4 cm de hauteur en haut et en bas de la plaque de guidon.</li> </ul>
COULEUR	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De préférence, chiffres de couleur noire sur fond blanc.</li> <li>• Des dossards distinctifs sur fond de couleur sont autorisés, tant que leur lisibilité est assurée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De préférence de couleur noire sur fond blanc.</li> </ul>

### À NOTER

Le dossard est essentiel dans les courses MTB parce qu'il permet aux Commissaires d'identifier plus facilement les coureurs (c'est particulièrement important pour le juge à l'arrivée quand il enregistre les résultats manuellement).

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 (si un coureur les modifie) est passible d'une amende pécuniaire.

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



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le règlement national en matière de matériel et équipement vestimentaire pour les épreuves nationales dans leur pays.
- Expliquer le règlement en matière de matériel et équipement vestimentaire pour les épreuves MTB, tel que stipulé dans les Titres I et IV du Règlement UCI.
- Décrire le nombre et design des numéros d'identification attribués aux coureurs MTB.
- Décrire où trouver sur le site de l'UCI, les différentes publications traitant de l'équipement vestimentaire et du matériel.
- Expliquer les différentes sanctions qui peuvent être prononcées en cas d'infractions concernant l'équipement vestimentaire ou le matériel..

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer la différence de traitement entre les équipes MTB UCI et MTB ELITE UCI pour ce qui concerne :
  - les frais d'inscription,
  - les zones de ravitaillement/ assistance technique,
  - la participation aux épreuves de Coupe du Monde.
- Expliquer comment contrôler la conformité du maillot et du cuissard des coureurs lors de compétitions importantes telles que les Championnats du Monde.
- Décrire la forme et le design des différents types de maillots (maillot de champion du monde, maillot de champion national, maillot de leader de coupe du monde, maillot national).



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Être vigilant aux coureurs avec de l'équipement et des vêtements non autorisés dans les boxes de départ (XC et DH).
- Si un coureur refuse d'enlever (ou de remettre) l'objet en question, ne pas l'autoriser à prendre le départ.
- Pendant l'entraînement (en particulier lors des épreuves DH), rappeler aux coureurs qui doivent porter un maillot de champion ou national qu'ils sont tenus de porter ce maillot pendant la course (manche de placement ou de qualification et finale).



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas autoriser un coureur à prendre le départ si son casque a été modifié (trou pour la radio, viseur collé, ajout d'un écusson, etc.).
- Ne pas autoriser un coureur à prendre le départ vêtu d'un équipement vestimentaire non conforme ou non autorisé. Toutefois, si vous n'êtes pas sûr du règlement (p. ex., concernant la taille ou le nombre des encarts publicitaires autorisés), car il est souvent difficile d'être certain une fois sur le terrain, il vaut mieux autoriser le départ et revoir la situation aussitôt que possible après avec le PCC.



## CHAPITRE 6 APRÈS LA COURSE

Le travail du collège des Commissaires ne se termine pas dès que la course est finie. Un certain nombre de tâches administratives et de contrôle incombe au collège des Commissaires doivent être accomplies après la course.

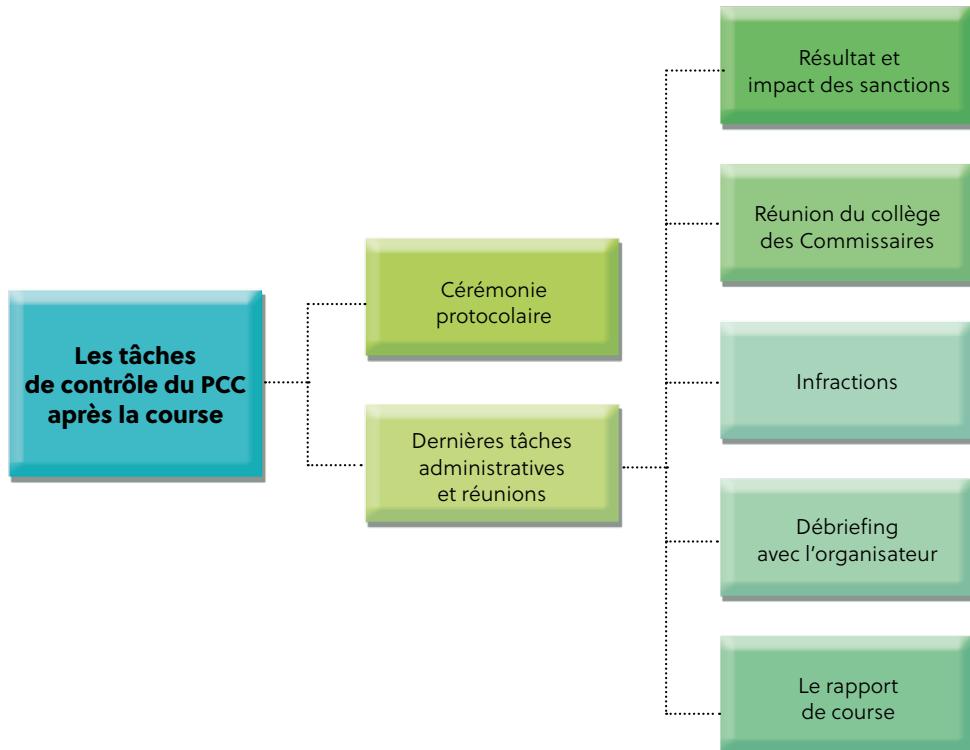


SCHÉMA. Les tâches de contrôle du PCC après la course

## 6.1. LA CÉRÉMONIE PROTOCOLAIRE (PODIUM)



Le podium (cérémonie protocolaire) se déroule sous la responsabilité du PCC aussitôt que possible après la fin de la course. Le rôle du PCC à cet égard est de veiller à ce que les trois coureurs les mieux placés au classement (ou peut-être davantage, selon ce qui est prévu dans le guide technique) se présentent en tenue de course : c'est-à-dire maillot et cuissard (ou pantalon pour DH et 4X) et que leur comportement sur le podium soit empreint de dignité et de respect. L'obligation de se présenter au podium pour la cérémonie protocolaire s'étend également aux coureurs menant au classement d'une épreuve par étapes ou d'une série de courses, comme décrit dans le guide technique.

### À NOTER

Certaines compétitions, par exemple les championnats nationaux ou les Championnats du Monde, ont un règlement particulier qui interdit aux coureurs de prendre certaines choses avec eux sur le podium. On peut citer par exemple les lunettes de soleil, les casquettes, casques et vélos. Ces restrictions sont indiquées dans le guide technique (ou le guide de compétition dans le cas des Championnats du Monde). Lors de la majorité des compétitions nationales ou internationales, à moins que cela ne soit spécifiquement interdit, il est autorisé de se présenter avec un casque, une casquette ou des lunettes de soleil.

Tout coureur devant participer à la cérémonie protocolaire mais qui ne se présente pas est sanctionné à moins d'avoir auparavant été excusé pour un motif admis par le PCC.

**À NOTER** Un vol retour juste après la course ne saurait généralement servir d'excuse.

## 6.2. LES DERNIÈRES TÂCHES ADMINISTRATIVES ET RÉUNIONS



Plusieurs tâches administratives requièrent l'attention des Commissaires après la course, en particulier celle du PCC, du secrétaire et du juge à l'arrivée. Il s'agit en particulier :

- d'établir la liste des résultats (plusieurs procédures),
- de traiter les infractions restant à régler et de prononcer les sanctions,
- de traiter les recours.

### À NOTER

Selon le Règlement UCI, les recours contre les décisions des Commissaires à propos des incidents de course ne sont pas admis. Cependant, de façon générale, le rôle des Commissaires est de s'assurer que l'épreuve se déroule d'une manière équitable pour tous les participants tout en respectant le règlement et en veillant à ce que les résultats soient corrects.

Bien que les recours formels ne soient pas autorisés, il est judicieux d'écouter les opinions des coureurs et des directeurs sportifs, dans la mesure où la discussion est respectueuse et productive. Le fait d'écouter les points de vue des directeurs et des coureurs n'oblige pas les Commissaires à changer leur décision ; toutefois, c'est une preuve de respect envers les autres, qui entraîne du respect pour les Commissaires. De plus, de temps à autre, des nouvelles informations peuvent être fournies, pouvant modifier l'évaluation faite par les Commissaires de la situation, à condition que ces informations puissent être vérifiées.

### 6.2.1.

#### LES RÉSULTATS DE LA COURSE ET L'IMPACT DES SANCTIONS



Les résultats sont traités sous Word, en utilisant le gabarit UCI, puis les résultats originaux sont contrôlés par le juge à l'arrivée. C'est seulement à ce moment que les résultats sont copiés et diffusés par un membre de l'organisation. Pour les épreuves internationales, une version informatique des résultats (de préférence un fichier Excel) doit être transmise par courrier électronique à [results@uci.ch](mailto:results@uci.ch) au plus tard dans les deux heures après la fin de l'épreuve. En cas de problèmes techniques, l'adresse suivante peut également être utilisée : [uci@infostradasports.com](mailto:uci@infostradasports.com).

La feuille des résultats doit contenir, au minimum, les informations suivantes :

- la position finale de chaque coureur,
- le nom et le prénom de chaque coureur,
- le code UCI de chaque coureur,
- le nom de l'équipe de chaque coureur (facultatif),
- le temps de chaque coureur et/ou les écarts, ou tout autre renseignement (si pertinent pour le type d'épreuve), en indiquant :
  - les coureurs comptant un ou plusieurs tours de retard,
  - les coureurs n'ayant pas terminé la course (DNF),
  - les coureurs n'ayant pas pris le départ (DNS),
  - les coureurs relégués (REL),
  - les coureurs disqualifiés (DSQ).

Avant la finalisation des résultats, le PCC doit convoquer le collège des Commissaires (ou au minimum, prendre contact avec eux par radio ou téléphone portable) pour examiner les rapports de ces derniers au cas où la décision de prononcer une sanction changerait les résultats. Si besoin, le collège entend les rapports des officiels qui ont vu les incidents de course qui pourraient être sanctionnés.

Avant de prendre toute décision, le collège des Commissaires doit être en possession de tous les renseignements, soit un enregistrement vidéo (pris par une source impartiale, d'un point de vue clair et dégagé, montrant le contexte intégral de la situation) ou de la part d'un officiel fournissant des preuves dignes de confiance. En cas de doute, aucune décision ne sera prise.

### À NOTER

De plus en plus souvent, les courses sont filmées à l'aide d'appareils numériques tels que les téléphones portables, les tablettes électroniques (p. ex., Apple iPad) ou des caméras numériques. Les directeurs sportifs, les entraîneurs et les spectateurs enregistrent toutes les courses. S'il existe une polémique à propos de la course, il est presque inévitable que de nombreuses vidéos différentes de l'incident feront surface.



Au moment de décider, les Commissaires peuvent prendre en considération les enregistrements vidéo mais ils doivent être conscients de la provenance, de la complétude et de la clarté de la vidéo. Les enregistrements vidéo de toute personne ayant un éventuel intérêt dans la décision prise ne doivent normalement pas être considérés car la vidéo peut avoir été enregistrée selon les intérêts de cette personne (p. ex., la vidéo peut être incomplète, masque le contexte global de ce qui s'est passé ou l'angle de prise de vue peut faire apparaître l'incident plus ou moins sérieux qu'il ne l'est vraiment). Le collège des Commissaires doit toujours exercer son jugement quant à l'utilisation de preuves vidéo lors de leur prise de décision.

## 6.2.2. LA RÉUNION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

À l'issue de la course, il est essentiel que le PCC organise un débriefing avec les membres du collège des Commissaires. Ce débriefing est organisé pour plusieurs raisons :

- Pour permettre à chaque membre du collège de discuter de la course du point de vue de sa fonction spécifique au sein du collège, en particulier pour décrire les problèmes ou points que l'organisation devra améliorer pour de futures épreuves.
- Pour que le collège dans son intégralité partage ses expériences de course, ceci aide tous les Commissaires à compléter leurs compétences et connaissance du sport.
- Pour que le PCC fasse part de ses propres constats sur la course et fournit des remarques au collège quant à son fonctionnement.

Il convient également de souligner que les discussions tenues lors du débriefing des Commissaires sont inestimables pour aider le PCC à établir le rapport de l'épreuve.

## 6.2.3. LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES ET L'ORGANISATEUR

Par respect pour l'organisateur, et aussi à titre d'information, le PCC doit effectuer un "**débriefing**" avec l'organisateur afin d'expliquer son point de vue à propos de détails pouvant être améliorés et pour fournir des conseils ou suggestions pouvant être utiles. Cette réunion doit montrer les aspects positifs du travail du PCC, en soulignant que le rôle ne se résume pas à faire appliquer le règlement.

Le PCC fera la distinction entre les points importants devant être inclus dans le rapport et les améliorations mineures faciles à effectuer qui n'ont pas besoin d'y figurer.

Il est essentiel de rendre l'organisateur attentif aux recommandations d'amélioration que vous prévoyez d'inclure dans votre rapport d'évaluation. Ainsi, la FN (ou l'UCI) et l'organisateur ont un compte-rendu de ces recommandations.

## 6.2.4. INFRACTIONS

Les sanctions font l'objet d'un **communiqué** publié avec les résultats. Le PCC établit un rapport détaillé des circonstances de certains incidents de course. Ce rapport est annexé au rapport officiel d'évaluation signé par le PCC.

### EN CAS DE SANCTIONS

Dans l'idéal, le PCC devrait informer toutes les parties concernées (le coureur, le directeur sportif, l'organisateur, etc.), de la nature des sanctions et pourquoi elles ont été prises. Le PCC peut aussi considérer les avis des coureurs ou des directeurs sportifs à propos des sanctions (en fait, écouter ces avis peut aider les Commissaires à gagner le respect et la confiance des coureurs). Si des informations pertinentes sont présentées et peuvent être confirmées (ou du moins soulèvent un doute raisonnable) l'examen de la situation peut être approfondi avec le collège des Commissaires. Si la sanction doit être modifiée, les parties concernées devront en être informées.

Les décisions sont annoncées uniquement par le PCC.

Les recours écrits ne seront plus pris en considération. En fait, les décisions des Commissaires concernant des incidents de course sont sans appel.

Les sanctions doivent être notifiées dans un communiqué, comme dans l'exemple ci-dessous :

*Communiqué n° XXX*

### DÉCISION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

- Le coureur [NUMÉRO DE DOSSARD] [NOM] [PRÉNOM] [ÉQUIPE] [CODE UCI].
- Raison de la sanction.
- Amende, pénalité de temps, disqualification, etc.
- Référence au numéro de l'article dans le barème des pénalités de la FN ou de l'UCI.

<b>MOUNTAIN BIKE</b>		
<b>Communiqué du Collège des Commissaires UCI n° : _____</b>		
<b>Nom de l'épreuve :</b> _____		
Classe : _____	Format : _____	Catégorie : _____
Lieu : _____	Date : _____	Heure : ___ : ___
<b>Sujet :</b>		
Le Président du Collège des Commissaires :		
Nom : _____	Prénom : _____	
Signature : _____		

*EXAMPLE. Communiqué*

## 6.3. LE RAPPORT DE COURSE

Après la course, le PCC a encore un peu de travail administratif à accomplir. Il incombe au PCC de veiller à ce que les résultats soient envoyés à la FN dans le cas de courses nationales, et à l'UCI pour les courses internationales. Le PCC établit également le rapport de course qui sera envoyé aux mêmes instances que pour les résultats ci-dessus.

Pour les Commissaires Internationaux désignés comme PCC sur des courses internationales, l'Extranet des Commissaires UCI fournit un modèle de rapport qui, pour chaque course, doit être rempli et envoyé par la poste à l'UCI. Pour les épreuves nationales, c'est le modèle de rapport ou la procédure requis par la FN qui doit être utilisé.

Généralement, le but du rapport d'évaluation est d'informer la FN ou l'UCI sur les points suivants :

- niveau de conformité de l'organisateur, du site et du parcours par rapport au règlement de la FN ou de l'UCI,
- résumé de la participation à l'évènement,
- détails d'éventuels incidents de course, problèmes ou autres circonstances exceptionnelles,
- détails d'éventuelles sanctions,
- recommandations pour des améliorations soumises à l'organisateur.

 CH - 1860 Aigle Tel. + 41 24 468 58 11 Fax + 41 24 468 58 12	<b>INFRACTIONS CONSTATÉES ET SANCTIONNÉES PAR LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES – SAISON MTB 2014</b> <i>INFRINGEMENTS RECORDED AND SANCTIONED BY THE COMMISSIONER'S PANEL – 2014 MTB SEASON</i>			
Nom de l'épreuve / Name of the event: Pays / Country: Classe / Class: Type d'équipe / Type of team: <input type="checkbox"/> Equipe MTB UCI / UCI MTB Team <input type="checkbox"/> Equipe nationale / National team Nom de l'équipe / Name of the team: Nom du directeur sportif / Name of the team manager:				
<b>Date</b>	<b>Nom du contrevenant / Name of the offender</b>	<b>Code UCI / UCI code</b>	<b>Infraction (n° d'article) / Infringement (article number)</b>	<b>Montant en CHF<sup>1</sup> / amount in CHF</b>
<b>N.B. A réception, l'UCI facturera les Equipes et/ou Fédérations Nationales concernées</b> <i>N.B. Upon receipt, the UCI will invoice the relevant Teams and/or National Federations</i>				
<small><sup>1</sup> Il est interdit de déduire les amendes des prix! / It is forbidden to deduct fines from the prize money!</small>				

EXAMPLE. Formulaire de rapport des infractions disponible sur l'Extranet des Commissaires

Le rapport d'évaluation contient des informations complémentaires, telles que les résultats de la course, les listes de départ, le guide technique et les communiqués du collège des Commissaires. De plus, si le PCC a été désigné par l'UCI, la note de frais sera incluse ainsi que tous les reçus appropriés.

Le rapport d'évaluation doit être complet. Ceci est important car le rapport contient les informations et recommandations que l'UCI transmet à l'organisateur pour améliorer l'épreuve de l'année suivante et pour évaluer les demandes des organisateurs pour améliorer la classe de course (p. ex., C2 à C1). En tant que PCC vous êtes tenu de contrôler que toutes les suggestions de l'année précédente ont été mises en œuvre. Si cela n'a pas été fait, informez-en l'UCI dans votre rapport.

En ce qui concerne le personnel de l'UCI, les remarques faites par le PCC constituent la partie la plus importante du rapport. Ces observations fournissent à l'UCI le meilleur indice de la qualité de la course en question.

Tous ces documents sont transmis à la Fédération Nationale pour les courses nationales, et à l'UCI pour les courses internationales. Bien entendu, le PCC conserve toujours des copies de ces documents.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les responsabilités du PCC en matière de cérémonie protocolaire.
- Décrire les procédures administratives d'après course exigées par leur Fédération Nationale.
- Décrire le processus et le règlement utilisé pour sanctionner les coureurs lors des courses nationales dans leur pays ainsi que tout processus de recours applicable indiqué dans le règlement de leur FN.
- Expliquer le but du débriefing avec l'organisateur et le collège des Commissaires.
- Décrire l'impact d'éventuelles sanctions sur les résultats de la course avant qu'ils ne soient déclarés finaux.
- Expliquer si le recours est possible ou non dans le cas d'incidents de course.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer comment remplir le formulaire des infractions mis à disposition sur l'Extranet des Commissaires UCI.
- Décrire comment compléter le rapport d'évaluation MTB UCI mis à disposition sur l'Extranet des Commissaires UCI.
- Expliquer les responsabilités du PCC désigné sur une épreuve internationale.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Transmettre les résultats à Infostrada (ou à votre Fédération Nationale dans le cas des courses nationales) le plus rapidement possible après la fin de l'épreuve.
- Veiller à discuter avec l'organisateur des recommandations qui figureront dans votre rapport, en soulignant en particulier les éléments devant être améliorés.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas ignorer votre responsabilité de faire un débriefing avec l'organisateur et le collège des Commissaires après la course. Ces occasions de donner et de recevoir du feedback aident l'organisateur et les autres Commissaires à s'améliorer. Elles peuvent aussi donner lieu à des commentaires précieux pouvant vous aider à améliorer votre propre performance.



## CHAPITRE 7

### 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.

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 Fondation Antidopage du Cyclisme (Cycling Anti-Doping Foundation - CADF) et aux agents formés par les Organisations Nationales Antidopage (ONAD).

### CYCLING ANTI-DOPING FONDATION (CADF)



L'UCI a mandaté la Fondation Antidopage du Cyclisme (CADF), une fondation de droit suisse, dans le but de gérer les activités antidopage pour le compte de l'UCI, i.e. en particulier : planification des contrôles efficaces, groupe cible d'athlètes soumis aux contrôles, programme du passeport biologique (hématologique et stéroïdien), gestion des résultats (revue initiale) et support administratif pour la gestion des autorisations d'usage à des fins thérapeutiques (AUT). En tant que tel, la CADF est responsable de la planification et l'exécution du processus de collecte d'échantillon lors d'événement.

### AGENTS DE CONTRÔLE DU DOPAGE CADF (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 à tout moment.
- Ils sont autorisés par la CADF.
- Une réaccréditation doit être obtenue tous les deux ans.

### LOCAL DE CONTRÔLE DU DOPAGE



Le poste de contrôle du dopage doit être uniquement utilisé pour les contrôles antidopage.

- Le local doit être aménagé à une distance définie 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,
  - le soigneur, le docteur ou l'interprète (un par coureur), pour un total de deux personnes par coureur (trois pour les mineurs),
  - l'agent de contrôle du dopage, staff CADF,
  - les autres personnes autorisées par la CADF (observateurs).

## SÉLECTION DES COURSES

Les manifestations internationales de l'UCI, définies annuellement par la CADF, sont soumises à des contrôles antidopage selon le Règlement Antidopage de l'UCI.

Les contrôles du dopage, réalisés sous l'autorité de l'UCI sont organisés par la CADF.

Désormais, une manifestation est soit listée à titre de manifestation internationale de l'UCI où l'UCI est l'autorité de contrôle, soit il s'agit d'une manifestation nationale où l'ONAD est de manière générale l'autorité de contrôle.

## 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 aux procédures en vigueur.

## RÔLE DE L'AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE (ACD)



L'ACD doit exécuter les tâches suivantes :

- **Contacter l'organisateur** dès réception de la lettre de confirmation de sa désignation afin d'assurer l'organisation des aspects pratiques : équipement, personnel, infrastructures, transport des échantillons, etc.
- **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, etc.
- **Former le personnel de prélèvement** (chaperons, témoins d'échantillon) et expliquer les procédures à respecter.
- **Affichage de la liste des coureurs à contrôler** à l'entrée du local de contrôle du dopage et à la ligne d'arrivée le cas échéant.

- **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 terminé 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.
- **Envoi des échantillons au laboratoire** : l'ACD est responsable de l'envoi des échantillons avec l'aide de l'organisateur.
- **Envie de toute la documentation relative à la mission antidopage à la CADF** au plus vite dès la fin de la course.

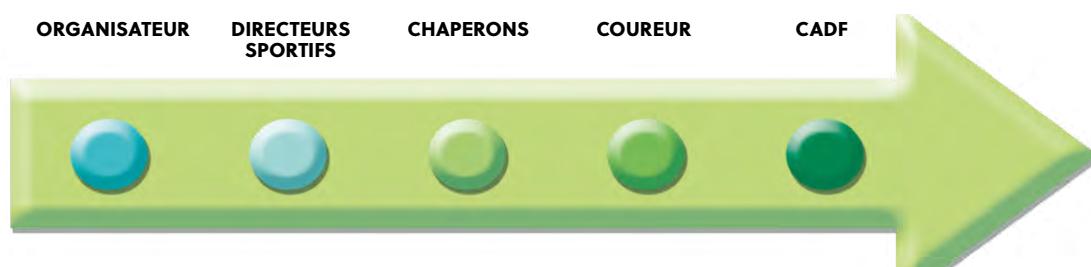


SCHÉMA. Interlocuteurs successifs d'un agent de contrôle du dopage



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- À qui revient le rôle de mettre en place le contrôle antidopage.
- Qu'un ADC peut intervenir lors de la réunion des directeurs sportifs.
- Décrire l'organisation qui sélectionne les coureurs à contrôler.
- Comment est organisé le local de contrôle antidopage.
- Identifier des chaperons, leur rôle et leur limite d'action.
- Quelles personnes peuvent assister un coureur lors d'un contrôle antidopage.
- Ce que contient le Règlement Antidopage UCI.



## 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

- Ne pas entrer sans autorisation dans la zone réservée au contrôle antidopage.
- Ne pas donner son avis sur un contrôle ou un résultat d'analyse.
- Ne pas refuser d'aider un assistant qui ne trouve pas la liste affichée des coureurs à contrôler.



## CHAPITRE 8

# ENVIRONNEMENT

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. À 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.

## 8.1. PRÉPARATION DE L'ÉVÈNEMENT

La planification d'initiatives par l'organisateur permet de fixer des objectifs sur le plan écologique et d'organiser un évènement 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 évènement 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, les points d'information, les vestiaires, le départ et l'arrivée, les parkings.



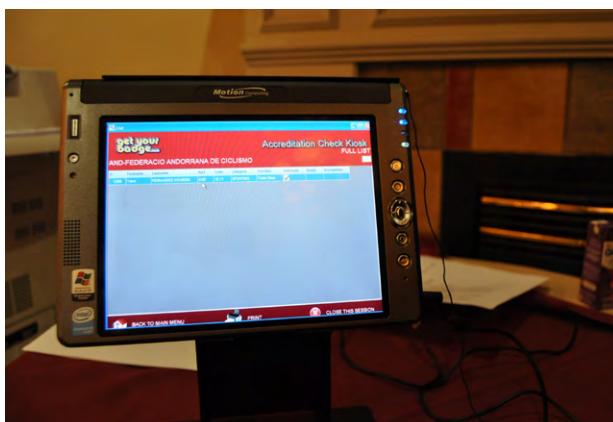
### Choix des infrastructures :

- Utilisation d'infrastructures temporaires, modulables, réutilisables et transformables plutôt que de construire des infrastructures définitives.
- Utilisation de matériaux respectueux de 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.

## 8.2. PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Pendant l'évènement, le Commissaire est focalisé sur le contrôle sportif de l'épreuve. Les initiatives mises en place 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.

• **Transferts** : dans le cas des épreuves XCS, minimiser les distances entre les étapes pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

• **Déchets** : inviter les participants à conserver leurs déchets jusqu'aux zones de ravitaillement qui sont équipées de zones de délestages dûment signalées et nettoyées ensuite par l'organisateur.

• **Toilettes** : utilisation de toilettes sèches ou chimiques.

• **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).
- **Nettoyage des sites** d'évènement après la course.

- **Restauration et approvisionnement :** distribuer des aliments dans des emballages minimaux, recyclables et biodégradables ; dossard vert (attribué au coureur respectueux de l'environnement, c'est à dire 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.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire le référentiel reCycling de l'UCI et les piliers de la protection de l'environnement pouvant être mis en place lors d'un évènement.
- Expliquer le rôle d'observateur du Commissaire vis-à-vis des mesures de protection de l'environnement mises en place par l'organisateur.



## 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'évènement.
- Observer ce qui est mis en place pour toutes les parties : équipes, coureurs, spectateurs, suiveurs.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas signaler les dispositifs fictifs ou inefficaces.
- Ne pas reprocher à un organisateur l'absence d'initiative : pour le moment, l'UCI ne fait qu'inciter les organisateurs.

## **CHAPITRE 9**

### MANAGEMENT & COMPÉTENCES RELATIONNELLES



## 9.1. LES TROIS GRANDS AXES



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.

Le Commissaire doit développer et approfondir ses compétences regroupées sous trois grands axes : intellectuel, organisationnel et relationnel.

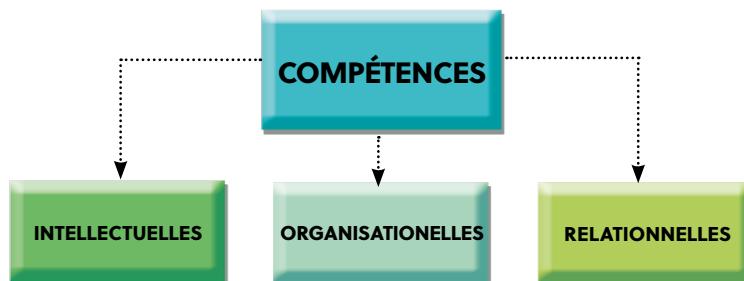
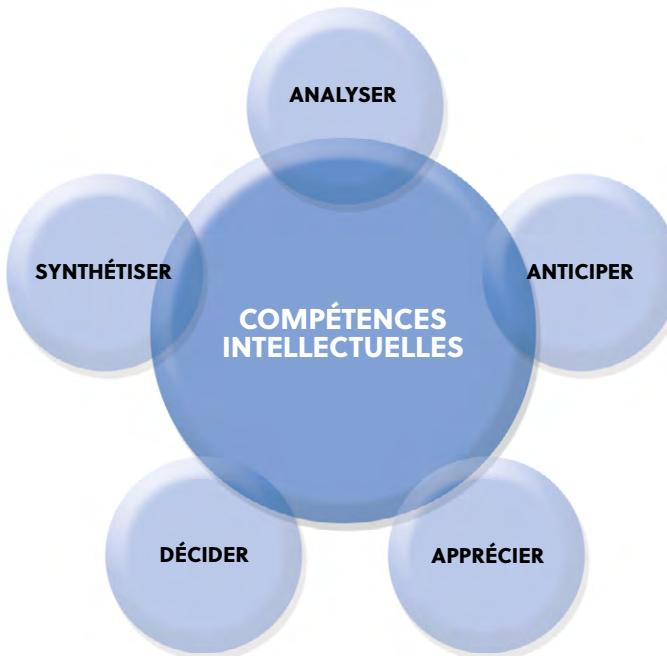
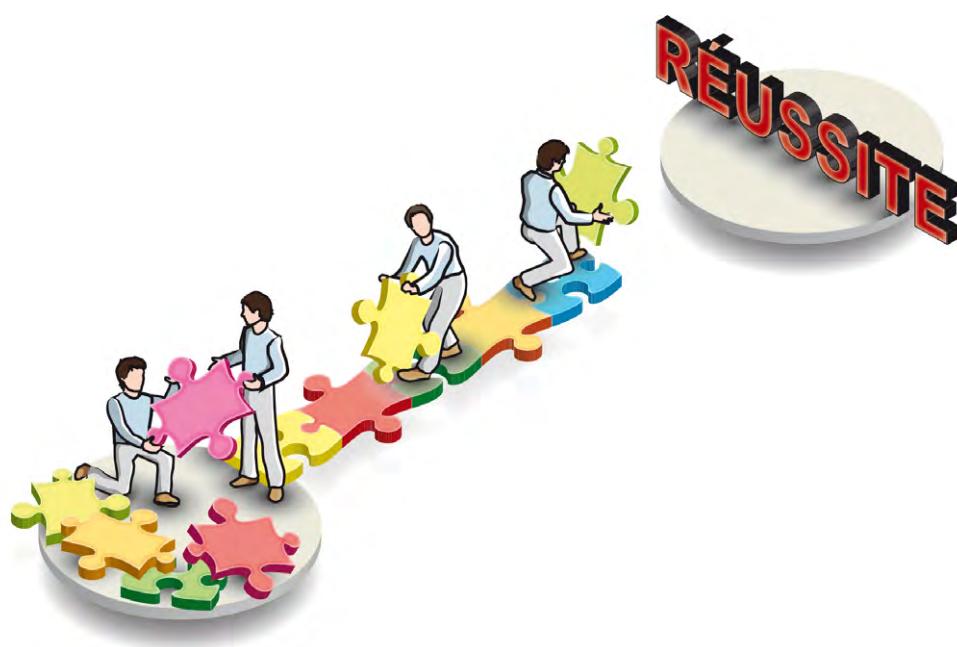


SCHÉMA. Compétences du Commissaire selon trois axes

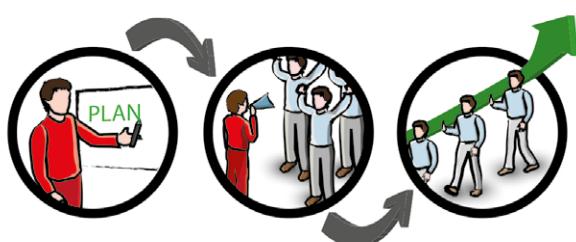
**DE TYPE INTELLECTUEL***SCHÉMA. Les compétences intellectuelles d'un Commissaire*

- **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.

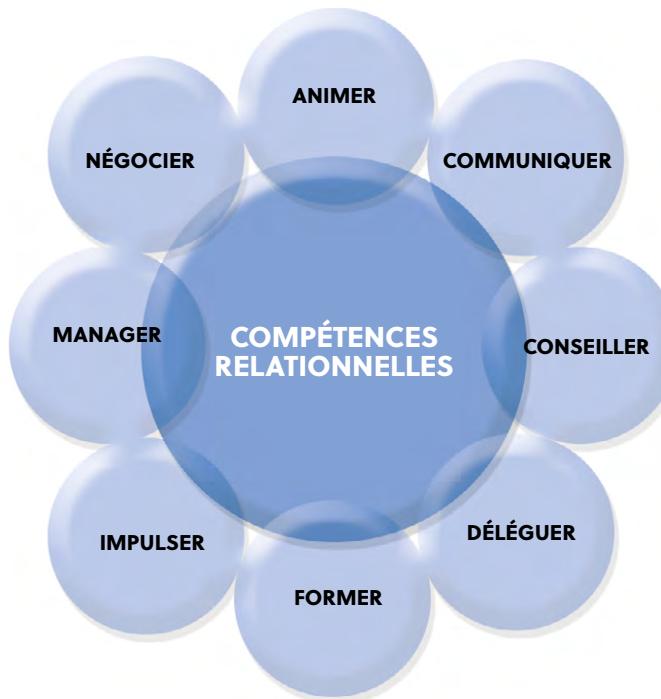
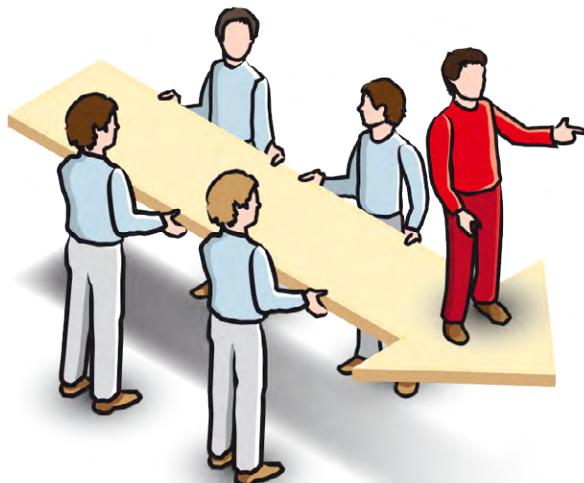
**DE TYPE RELATIONNEL**

SCHÉMA. Les compétences relationnelles d'un Commissaire



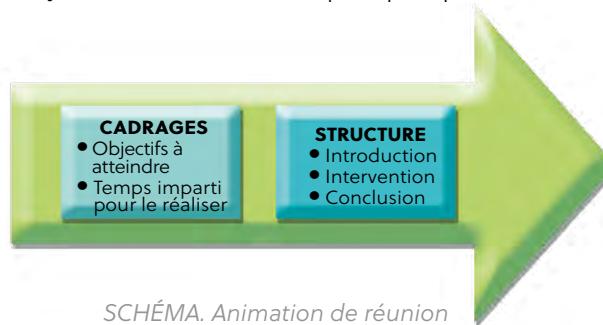
- **Animier** : susciter l'intérêt d'un groupe de personnes réunies dans un cadre défini dans le but de faire adhérer à un objectif.
- **Communiquer** : favoriser et participer aux échanges en établissant des relations claires de dialogue. Transmettre une information et susciter le retour de celles-ci.
- **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.

## 9.2. PRISES DE PAROLE ET INTERVENTIONS DU COMMISSAIRE

### L'ANIMATION DE RÉUNION

La préparation en amont doit toujours être soignée afin de ne rien oublier, de lister les intervenants et les participants prévus et d'essayer de 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.



### LES INTERVENTIONS PONCTUELLES DU COMMISSAIRE

Le Commissaire est amené à intervenir lors :

- des réunions avec l'organisateur,
- des réunions avec le collège des Commissaires,
- des briefings mis en place par l'organisation (avec les motos et les médias, avec la production TV, avec le service neutre, avec le service médical, avec les forces de l'ordre, etc.),
- de réunions ponctuelles sur des situations particulières.

### 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.).

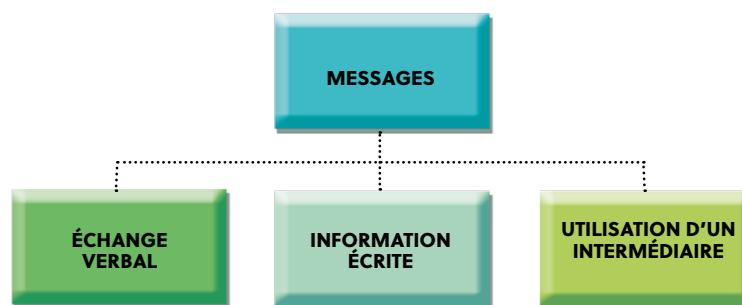


SCHÉMA. Manières de faire passer un message

La méthode utilisée 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 (ex. : un directeur sportif vient de commettre une faute, le Commissaire l'informe immédiatement de ce qu'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.

Il est essentiel que le langage employé soit direct, clair et respectueux.

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 ?

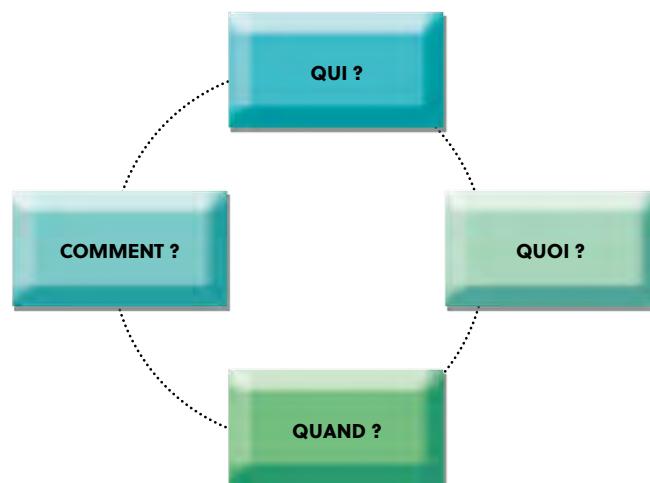


SCHÉMA. Questions à se poser avant toute intervention

## 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 que pourra avoir le coureur dans une situation donnée.
- Si l'échange direct est impératif, cela peut attendre parfois le jour suivant dans le cas d'une course par étapes afin de bénéficier du temps de réflexion, autant pour l'émetteur que pour le récepteur, et pouvoir réagir avec empathie.
- Toutefois, dans certains cas graves, il faut agir avec rapidité et donner immédiatement 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 pourquoi 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.

### 9.3. 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.

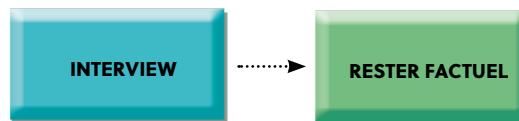


SCHÉMA. Répondre à une interview

## 9.4. MANAGEMENT DE L'ÉQUIPE DES COMMISSAIRES



Le président du collège des Commissaires 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 président du collège des Commissaires 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, des échanges afin d'éviter 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.
- L'identification dans l'équipe des 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.
- La formulation claire des attentes, en définissant les exigences requises.
- Le sens donné aux exigences : le "pourquoi".
- La délégation : la confiance dans les autres, qui n'exclut pas un certain contrôle des réalisations.

### **NOTE IMPORTANTE**

Déléguer des responsabilités signifie également accorder l'autorité requise à l'exécution de la tâche. Il n'est pas possible de confier efficacement une tâche à quelqu'un sans leur donner en même temps l'autorité d'agir et de prendre des décisions dans les limites de leur champ de compétence. Veiller à établir ces limites au préalable.

- L'aptitude à féliciter.
- L'aptitude à recadrer.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Élite nationaux et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer pourquoi il est important :
  - d'être factuel et précis,
  - d'être organisé,
  - d'être méthodique,
  - d'être à l'écoute, de savoir entendre
  - d'être capable de restituer un échange ou une situation,
  - de respecter la parole des autres,
  - de rester humble,
  - de garder son calme en toute circonstance.
- Décrire comment observer et contrôler en s'appuyant sur des textes réglementaires.
- Expliquer pourquoi il est important :
  - d'analyser les situations pour ne pas agir avec précipitation,
  - de toujours avertir et informer, plutôt que de sanctionner,
  - de penser que vous avez 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 de lourdes conséquences.
- 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

- Ne pas alimenter une polémique ou un débat non constructif, voire destructeur.
- Ne pas commenter une décision collégiale en argumentant que l'on n'était pas d'accord avec celle-ci.
- Ne pas mettre en cause et prononcer des affirmations sans preuve.
- Ne pas répandre de faux arguments.
- Ne pas s'impliquer sur des points hors de son domaine d'action ou de compétence.
- Ne pas laisser faire ou dire des choses inexactes ou erronées.

# GLOSSAIRE

Abandoning-Accreditation-Anti-doping station-Assistant PCP	
Body numbers	
Calendar, International-Calendar; National-Cancellation-Categories of rider per race type-Competition-Cross-Country Olympic (XCO) Cross-Country Marathon (XCM)-Cross Country Eliminator-Cross-Country-Short Circuit (XCC) - Cross-Country Stage Races (XCS) - Chaperone Chicken line-Chief Doctor-Class of event -Commissaires-Continental federation	
Continental championships	
Disqualification (DSQ)-Distance signs-Doping Control Officer (DCO)-Double track Entry fees	
Feed and technical assistance zone (FTA zones)-Final, big-Final, small Fine (monetary)-Finish judge-Finish line banner/gantry-Finish line-Finishing straight-Forerunner	
Gate-Go-arounds or Chicken line	
Lapped riders-Lead bike-Leader's jersey-Level crossing-Licence checks	
Marshals-Mechanical incident	
Official ceremony-Onboard camera -Organiser	
Padding-Penalties-Photo-finish-Photographers' zone at the finish-Pinch-point-Plate number-Podium - President of the Commissaires' Panel (PCP)-Press conference-Press n-Profile of the event/stage	
Qualifying round	
Race Director-Registration-Relegation-Race headquarters	
Safety nets-Seeding run-Single track-Special regulations-Sport Director-Staging-Stage race-Start/finish area-Start line-Start list-Sweep bike	
Telephone-Team-Technical guide-Training (official training)-Transponders	
UCI ranking-UCI secretary	
Warning-World Championships-World Cup-Yellow/Red flag	
Zone A and B	

## A ABANDON

Les coureurs ayant abandonné la course doivent en informer un Commissaire. Le coureur qui abandonne ne pourra pas disputer d'autres compétitions cyclistes pendant la durée de l'épreuve.

## ACCREDITATION

Toute personne faisant partie intégrante de l'épreuve doit 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.

## AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE (ACD)

Désigné par l'UCI ou par la Fédération Nationale, l'agent de contrôle du dopage (ACD) 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.

## AMENDE (PÉCUNIAIRE)

Une amende est une pénalité infligée en cas d'infraction au règlement. À l'issue de la course, le PCC transmet à l'UCI un compte-rendu de toutes les amendes appliquées pendant l'évènement. L'UCI envoie ensuite une facture à la Fédération Nationale ou à l'équipe des coureurs concernés. Une amende peut être combinée à d'autres sanctions ; par exemple, la relégation ou la disqualification. Certaines contraventions au règlement appellent une amende précise, qui doit être appliquée, tandis que d'autres seront laissées à l'appréciation du collège des Commissaires.

## ANNULATION

En cas de conditions atmosphériques difficiles le président du collège des Commissaires peut décider d'annuler l'épreuve après consultation avec l'organisateur et, le cas échéant, le délégué technique UCI ([ARTICLE 4.1.023](#)).

## APPEL DES COURREURS

L'appel des coureurs est le processus consistant à aligner les coureurs dans l'ordre dans lequel ils devront prendre le départ de la course. L'appel commence au plus tôt 20 minutes avant l'heure prévue pour le départ de la course. Les coureurs seront appelés à se rendre dans les boxes de départ.

## ASSISTANT PCC

Selon le niveau de la course, l'assistant PCC sera soit un Commissaire UCI soit un Commissaire national désigné par la fédération hôte, pour travailler aux côtés du président du collège des Commissaires (PCC).

## AVERTISSEMENT

Un conseil donné par les Commissaires aux coureurs qui sont sur le point de commettre une infraction au règlement, ou qui ont commis une petite infraction au règlement sans effet notable sur la compétition. Le but principal de l'avertissement est d'informer le coureur quand il ou elle a fait quelque chose d'incorrect. Un avertissement n'implique pas de sanction.

## B BANDEROLE D'ARRIVÉE/PORTIQUE D'ARRIVÉE

Lors d'une épreuve MTB, l'inscription "arrivée" doit être indiquée visiblement sur une banderole, une arche ou un portique placé en travers du parcours au-dessus de la ligne d'arrivée.

## 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 (FN) respectives.

## CAMÉRA EMBARQUÉE

Une petite caméra numérique qui peut être soit fixée sur le guidon du vélo du coureur soit sur le casque. Une telle caméra peut être utilisée lors de l'entraînement mais son utilisation n'est pas permise pendant la compétition (manches de qualification ou finales), à moins que ce ne soit expressément autorisé par l'UCI.

## CATÉGORIES DE COURREURS PAR TYPE DE COURSE

TYPE DE COMPÉTITION	HOMMES	FEMMES
CROSS-COUNTRY OLYMPIQUE (XCO)	Elite (23 ans+), Moins de 23 ans (19-22 ans), Junior (17-18 ans)*	Elite (23 ans+), Moins de 23 ans (19-22 ans), Junior (17-18 ans)*
CROSS-COUNTRY MARATHON (XCM)	Tous les coureurs âgés de 19 ans+ dans la même catégorie, y compris Master	Toutes les concurrentes âgées de 19 ans+ dans la même catégorie, y compris Master
CROSS-COUNTRY ELIMINATOR (XCE)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)
CROSS-COUNTRY SUR CIRCUIT COURT (XCC)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Moins de 23 ans, Elite)
CROSS-COUNTRY PAR ÉTAPES (XCS)	Tous les coureurs âgés de 19 ans+ dans la même catégorie (Moins de 23 ans, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 19 ans+ dans la même catégorie (Moins de 23 ans, Elite)
DESCENTE (DHI)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite), sauf Coupe du Monde et Championnats du Monde	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite), sauf Coupe du Monde et Championnats du Monde
FOUR CROSS (4X)	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)
ENDURO	Tous les coureurs âgés de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)	Toutes les concurrentes âgées de 17 ans+ dans la même catégorie (Junior, Elite)

## CÉRÉMONIE PROTOCOLAIRE

Certains coureurs ont l'obligation de participer à la cérémonie protocolaire après l'épreuve (le vainqueur, le leader du circuit, le leader de la Coupe du Monde, etc.). L'organisateur stipule dans le règlement particulier de l'épreuve quels coureurs doivent se présenter à la cérémonie protocolaire et à quelle heure.

## CHAMPIONNATS CONTINENTAUX

Les championnats continentaux sont organisés chaque année sous la responsabilité des confédérations continentales, au moins pour les disciplines olympiques et pour la catégorie élite (sauf pour l'Europe), et sont inscrits au calendrier continental à une date choisie en accord avec l'UCI ([ARTICLE 10.1.001](#)).

Les championnats continentaux (CC) d'une spécialité ne peuvent pas être organisés pendant une épreuve de Coupe du Monde de la même spécialité.

Aucune épreuve Hors Classe ou Classe 1 de la même spécialité ne peut être organisée sur le même continent pendant les championnats continentaux.

Aucune épreuve par étapes ne peut être organisée [...] pendant les championnats du monde (sur le continent concerné) ([ARTICLE 4.1.011](#)).

Aux [...] championnats continentaux, un délégué technique est désigné par l'UCI ([ARTICLE 4.1.012](#)).

## CHAMPIONNATS DU MONDE

Chaque année il est organisé un Championnat du Monde qui attribue le titre de champion du monde au vainqueur des épreuves reprises au programme fixé par le comité directeur ([ARTICLE 9.1.001](#)).

Le champion du monde est autorisé à porter le maillot arc-en-ciel de la catégorie ou de l'épreuve respective jusqu'au jour où le titre de champion du monde de la catégorie ou de l'épreuve respective est à nouveau remis en jeu.

## 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". Ce dernier reste auprès du coureur, l'observe à tout moment et l'accompagne au poste de contrôle de dopage.

## CHICKEN LINE

Des sections réservées plus faciles mais plus lentes permettant aux coureurs moins habiles de contourner en toute sécurité les sections particulièrement difficiles du parcours. De tels contournements pourraient être déclarées obligatoires pour certaines catégories, comme par exemple, en Femmes junior.

## CLASSE D'ÉPREUVE

Les compétitions du calendrier international se voient assigner une classe qui correspond à l'importance relative de l'événement. Les classes des épreuves MTB sont indiquées ci-dessous en ordre croissant :

- Classe 3
- Classe 2
- Classe 1
- CN (championnats nationaux)
- Classe HC
- Championnats continentaux
- Coupe du Monde
- Championnats du Monde

## CLASSEMENT UCI

Pour la discipline en question, il s'agit du classement des coureurs par équipes et par nations, géré par l'UCI. Il est établi, pour les coureurs concernés, en cumulant les points UCI obtenus sur une période d'un an. Le classement UCI est généralement utilisé pour décider l'ordre de départ des courses mountain bike.

## COMMISSAIRES

Le nombre de Commissaires titulaires est variable. Ils sont nommés par l'UCI ou par la Fédération Nationale (FN) en fonction de la classe de l'épreuve. Sous la direction du président du collège des Commissaires (PCC), ils assurent la direction sportive de l'épreuve sur le terrain et la prise de décision concernant les sanctions.

## CONFÉDÉRATION CONTINENTALE

Les fédérations d'un même continent sont regroupées dans une confédération continentale, organisation administrative au sein de l'UCI et partie intégrante de celle-ci. Chaque fédération appartient à la confédération qui correspond à la situation géographique de la capitale de son pays (Statuts, Chapitre III – [ARTICLES 23 À 26](#)).

## CONFÉRENCE DE PRESSE

Après l'événement, une conférence de presse est souvent organisée avec les trois premiers coureurs.

## COUPE DU MONDE

La Coupe du Monde Mountain Bike UCI est composée d'une série de courses comprenant des épreuves de type XCO, XCE et DHI. C'est la série de courses professionnelles mountain bike dont le niveau est le plus élevé du monde.

## COUREURS DOUBLÉS

C'est ainsi que sont nommés les coureurs d'une course de circuit (épreuve XCO ou XCC) ayant pris tellement de retard qu'ils ont été rejoints par les leaders de la course. Ces coureurs doivent normalement se retirer de la course par la zone du 80 %.

## COURSE PAR ÉTAPES

Les courses par étapes (épreuves XCS) se disputent au minimum sur trois jours et sur neuf au maximum, avec un classement général au temps. Les épreuves XCO, XCT, XCM, XCP et XCC se prêtent au format de courses par étapes.

**D****DÉLÉGUÉ TECHNIQUE (DT)**

Un officiel nommé par l'UCI (parfois par la Fédération Nationale) pour superviser la préparation des aspects techniques de la course, y compris les équipements et les installations composant le site et le parcours. Dans le cas où un délégué technique n'est pas nommé, cette tâche incombe au président du collège des Commissaires. Les obligations spécifiques du délégué technique sont décrites dans le Règlement UCI.

**DIRECTEUR DE L'ÉPREUVE**

Terme officiel pour la personne responsable sur le plan administratif et organisationnel pendant le déroulement de la course.

**DIRECTEUR SPORTIF**

Lors des épreuves, chaque équipe sera dirigée par un directeur sportif désigné à cette fin. Si l'équipe est enregistrée par l'UCI, le nom du directeur sportif devra figurer dans la liste publiée sur le site internet de l'UCI.

**DISQUALIFICATION (DSQ)**

Le coureur qui commet une infraction grave peut être disqualifié, il ou elle ne figurera dans aucun classement.

**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.

**DOUBLE VOIE**

Une section du parcours généralement assez large pour que deux athlètes puissent rouler côté à côté et effectuer un dépassement.

**DRAPEAU JAUNE/ROUGE**

Les signaleurs sont munis d'un sifflet et d'un drapeau rouge ou jaune. Ils peuvent ainsi avertir les coureurs s'ils doivent s'arrêter suite à une chute (drapeau rouge lors d'une épreuve de descente) ou les prévenir à l'avance d'un danger et leur conseiller de faire preuve de prudence (drapeau jaune pendant l'entraînement d'une course de descente ou lors de l'entraînement et les compétitions XC).

**E****ENTRAÎNEMENT OFFICIEL**

Une ou plusieurs périodes spécifiquement prévues au programme de l'épreuve pour que les coureurs puissent s'entraîner sur le parcours. Le but de l'entraînement est de permettre aux coureurs de se familiariser avec le parcours et ses particularités. L'entraînement sur le parcours est normalement permis seulement pendant les périodes d'entraînement officiel.

L'entraînement officiel fait partie intégrante de la course. En conséquence, tous les coureurs doivent s'entraîner avec leur plaque de guidon.

Lors de l'entraînement officiel, les personnes suivantes doivent être présentes : les signaleurs, les Commissaires et les membres du service médical.

**ÉQUIPE, CLUB**

Une équipe de club est une équipe affiliée à une Fédération Nationale. La composition est réglementée par la Fédération Nationale, sauf que les coureurs ne peuvent appartenir à une équipe enregistrée auprès de l'UCI.

**ÉQUIPE, NATIONALE**

Une équipe nationale est une équipe de coureurs de la nationalité de la Fédération Nationale qui les sélectionne. Ils représentent leur Fédération Nationale et sont tenus de porter l'équipement vestimentaire de la Fédération Nationale.

**ÉQUIPE, UCI**

Les équipes enregistrées auprès de l'UCI sont :

- Équipe MTB ELITE UCI
- Équipe MTB UCI

**F****FILET DE SÉCURITÉ**

Un filet de sécurité est utilisé pour empêcher les coureurs de tomber dans des sections du parcours longeant le bord d'un précipice.

**FINALE, GRANDE**

Dans une épreuve 4X ou XCE, la grande finale est la finale principale qui détermine les places de 1 à 4 (quelquefois pour le XCE, de 1 à 6).

**FINALE, PETITE**

Dans une épreuve 4X ou XCE, la petite finale est la finale de "consolation" qui détermine les places de 5 à 8 (quelquefois pour le XCE, de 7 à 12).

**FRAIS D'INSCRIPTION**

Il s'agit des frais que les coureurs et les équipes doivent payer à l'organisation afin d'être autorisés à participer à une épreuve. Les athlètes appartenant à une équipe MTB ELITE UCI sont dispensés des frais d'inscription (équipes gravity pour les épreuves gravity, équipes endurance pour les épreuves endurance).

**G****GOULOT D'ÉTRANGLEMENT**

Il s'agit d'une section de la piste où le parcours se rétrécit subitement, ou qui est très technique, permettant le passage d'un seul coureur à la fois.

**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.

## **INCIDENT MÉCANIQUE**

Les incidents dits mécaniques concernent les problèmes de fonctionnement des vélos des coureurs. En cas d'incident mécanique, le coureur concerné doit se rendre à la zone de ravitaillement/assistance technique (zone F/TA) la plus proche sans retourner en arrière sur le parcours (épreuves XC seulement). En dehors des zones F/TA, le dépannage est seulement autorisé entre les membres d'une même équipe UCI ou nationale courant dans la même catégorie.

## **INSCRIPTION**

Le but de l'inscription est :

- de contrôler que les coureurs inscrits pour la course ne font pas l'objet d'une suspension et qu'ils sont autorisés à courir dans la catégorie pour laquelle ils sont inscrits,
- d'attribuer et de remettre les dossards aux coureurs,
- d'accepter le paiement pour la course de la part des coureurs qui ne sont pas membres d'une équipe élite dans la discipline de la course, si le paiement n'a pas déjà été effectué par un autre moyen (p. ex., le système d'inscription en ligne),
- d'établir les listes de départ.

## **JUGE À L'ARRIVÉE (JA)**

Le juge à l'arrivée est le seul responsable des classements. Durant l'épreuve, il participe au contrôle sportif en tenant un ordre de passage sur la ligne d'arrivée ainsi qu'en fournissant un chronométrage supplémentaire. Durant les épreuves XCM/XCP, le juge à l'arrivée peut être appelé à surveiller une ou plusieurs zones de ravitaillement/assistance technique ou être présent pour noter des sprints intermédiaires avant de se rendre sur la ligne d'arrivée.

## **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 24 cm, soit 10 cm de chaque côté de la ligne noire.

## **LIGNE DE DÉPART**

La ligne de départ 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 traversant la chaussée et portant l'inscription "Départ". Une ligne blanche doit être tracée sur le sol juste au-dessous.

## **LIGNE DROITE D'ARRIVÉE**

La ligne droite 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.

## **LISTE DE DÉPART**

La liste de départ est une liste définitive. Elle est établie après la confirmation des partants et inclut l'ensemble des coureurs participant à l'épreuve.

## **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 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'agent de contrôle du dopage (ACD) et le médecin, ainsi qu'une salle d'eau où les contrôles proprement dits auront lieu.

## **M MAILLOT DE LEADER**

En fonction de l'épreuve et de la classification au sein de l'épreuve XCS, l'organisateur peut attribuer un ou plusieurs maillots de leader. Le maillot de leader peut aussi désigner le maillot distinctif porté par le leader d'une série ou d'un classement UCI, comme la Coupe du Monde Mountain Bike. Une fois attribué, les coureurs en question sont tenus de porter le maillot de leader dans l'épreuve ou la série concernée jusqu'au moment où ils cessent d'être en tête de cette classification particulière.

## **MANCHE DE PLACEMENT**

Similaire à une manche de qualification de descente. La principale différence est que la manche de placement sert uniquement à établir l'ordre de départ pour la finale (la finale se déroulant dans l'ordre inverse des résultats obtenus lors de la manche de placement, c'est-à-dire que le coureur arrivé premier part en dernier). Contrairement à une manche de qualification, aucun coureur n'est éliminé avant la finale. La participation à la manche de placement est obligatoire.

## **MANCHE DE QUALIFICATION**

Pour les épreuves de descente organisées selon le format Coupe du Monde, la manche de qualification prend la forme d'une épreuve individuelle chronométrée d'un tour de parcours. Les meilleurs coureurs se qualifient pour l'épreuve principale. Les autres sont éliminés et ne participent pas à la finale. La participation à la manche de qualification est obligatoire.

Le même principe s'applique aux épreuves de 4X et XCE. Cette manche de qualification sert à établir le placement pour les manches de l'épreuve principale.

## **MÉDECIN OFFICIEL**

L'organisateur choisit un ou plusieurs médecins. Les soins médicaux pendant la course seront assurés exclusivement par le ou les médecins.

## **MOTO BALAI**

Pour les épreuves XCM et XCP, une moto balai suit le dernier coureur sur le parcours. Pour les épreuves XCO, la moto de tête circule devant le dernier coureur et devient la moto balai une fois que le vainqueur a terminé la course.

## MOTO DE TÊTE

Il s'agit généralement d'une moto qui circule à quelques mètres devant les coureurs de tête pour indiquer que la tête de la course approche.

## 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.

## OUVREUR

Un ou plusieurs coureurs qui "ouvrent" le parcours d'une épreuve de descente. Ils s'élancent sur le parcours 10 à 15 minutes avant le départ de la course afin de confirmer que le parcours est prêt, que les signaleurs sont en position et que le système de chronométrage fonctionne. Il y a en général deux ouvreurs. Leur vélo est muni d'une plaque de guidon portant les lettres "A" et "B". Un coureur de clôture équipé d'une plaque de vélo portant la lettre "C" s'élancera plus tard pour indiquer que la course est terminée.

## P PANNEAUX DE SIGNALISATION

1 km pour les épreuves XCO et tous les 10 km pour les épreuves XCM et XCP. De plus, le dernier kilomètre est toujours clairement signalé.

## 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. Les coureurs se trouvent confrontés à ce type de passage généralement et uniquement lors de courses XCM, XCP et XCS, mais jamais lors d'épreuves XCO.

## PÉNALITÉS

Une sanction imposée à un licencié par le collège des Commissaires suite à une infraction au règlement.

## 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.

## PERMANENCE

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 ainsi que les accréditations pour toutes les personnes concernées.

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.

## 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.

## PODIUM

L'organisateur doit prévoir un podium pour la cérémonie protocolaire. 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.

## PORTILLON DE DÉPART

Un portillon de départ est le dispositif électromécanique utilisé au départ des courses 4X. Il est d'une conception similaire au portillon de départ utilisé pour le BMX et utilise le même système de commande vocale et lumières pour indiquer que le départ est imminent.

## PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES (PCC)

Lors des épreuves inscrites au calendrier international UCI, le président du collège des Commissaires (PCC) est un Commissaire International désigné par l'UCI. Il a de multiples tâches à assumer avant, pendant et après l'épreuve. Le PCC 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.

## PROTECTIONS

Les protections sont fabriquées dans un matériau souple dans le but de protéger les coureurs au cas où ils heurteraient un élément dur, tel qu'un arbre.

## R 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.

## R

### **RELÉGATION**

Une pénalité qui peut être appliquée par le collège des Commissaires. Elle est généralement appliquée dans le cas d'un incident de course impactant injustement le résultat de la course mais toutefois pas assez sérieux pour justifier la disqualification. La relégation signifie principalement que le contrevenant est enregistré à une place autre que celle à laquelle il ou elle a effectivement terminé la course. Par exemple, si lors d'une épreuve 4X un coureur a manqué une ou plusieurs portes, il se verra relégué à la dernière place de la manche en question.

## 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.

### **SECRÉTAIRE UCI**

C'est le Commissaire chargé de l'administration de la course. En général, ses tâches incluent la gestion de l'enregistrement des coureurs et l'établissement et la distribution des listes de départ, des résultats et des communiqués.

### **SECTIONS À VOIE UNIQUE OU "SINGLE TRACK"**

"Single track" est une partie très étroite du parcours, généralement pas plus large que la largeur d'un seul vélo. Habituellement, il n'est pas possible d'effectuer un dépassement sur les sections à voie unique du parcours.

### **SIGNEAUX**

Les signaleurs sont des bénévoles chargés du contrôle du parcours lors d'une épreuve de mountain bike. Ils sont placés à intervalles réguliers tout le long du parcours et travaillent généralement par deux. Leur rôle est d'avertir les spectateurs de se tenir à l'écart du parcours, de rapporter tout comportement irrégulier de la part des coureurs (comme des coureurs essayant de prendre un raccourci ou commettant un abus) ainsi que de contrôler les spectateurs qui traversent, s'ils sont placés à ces endroits. Ils rapporteront aussi au coordinateur des signaleurs, chargé d'informer l'équipe médicale, les accidents nécessitant des soins médicaux.

## T

### **T-BONE**

Dans les courses 4x, se dit d'une tentative délibérée de "sortir" les autres coureurs du parcours en les percutant.

### **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 peut être utilisée si nécessaire.

## V

### **VÉRIFICATION DES LICENCES**

Toute personne intervenant à l'échelon course doit être licenciée. Avant le départ, les Commissaires doivent contrôler les licences des coureurs et des directeurs sportifs.

## Z

### **ZONE, A AND B**

Pour les épreuves DH, l'organisateur doit utiliser un système de marquage spécial ; p. ex., le système de zones A et B dans les endroits présentant un danger pour le public.

Les sections "Zone A" doivent avoir une largeur d'au moins 2 m ([ARTICLE 4.2.026](#)).

La "Zone A" est aussi appelée "zone sécuritaire". Cette zone est réservée exclusivement aux Commissaires, signaleurs et caméramans et photographes portant une chasuble.

La Zone A est restreinte aux personnes autorisées, tandis que la Zone B est ouverte aux spectateurs.

### **ZONE DU 80 %**

La zone du 80 % est l'endroit situé habituellement quelques mètres avant la ligne d'arrivée, où les coureurs soumis à la règle des 80 % sont retirés de la course. Son emplacement est clairement indiqué par un panneau sur lequel est inscrit "Zone 80 %".

### **ZONE DE DÉPART/D'ARRIVÉE**

Les zones de départs et d'arrivées sont des lieux clés dans l'organisation d'une épreuve de mountain bike. Le bon déroulement d'une course dépend de l'arrangement matériel et technique de ces zones. Les dimensions des zones de départ et d'arrivée sont indiquées dans le Règlement UCI (Titre IV Mountain Bike).

### **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. Si l'épreuve est télévisée, la zone 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 ET D'ASSISTANCE TECHNIQUE (ZONES F/TA)**

Une zone restreinte aux personnes accréditées, où l'assistance technique (telle que définie dans le Règlement UCI), l'eau, des boissons et de la nourriture sont disponibles pour les coureurs. Chaque zone est numérotée et marquée d'un signe 'entrée' et 'fin'. Pour les épreuves XCO, il faut prévoir au moins deux de ces zones, soit deux zones simples ou une zone double que les coureurs empruntent deux fois pendant le tour. Pour les courses XCM et XCP, généralement trois de ces zones sont utilisées.



**Union Cycliste Internationale**

Ch. de la Mêlée 12  
CH – 1860 Aigle  
Switzerland

Email: [uci@uci.ch](mailto:uci@uci.ch)