

wfolep

TOUS LES SPORTS **AUTREMENT**



REGLEMENTATION GENERALE DES



ACTIVITES

1.1	DEFINITION	3
1.2	LE CALENDRIER.....	3
1.3	ORGANISATION DES EPREUVES	3
1.3.1	LES EPREUVES	4
1.3.2	ORGANISATION TECHNIQUE DES EPREUVES.....	4
1.4	FORMALITES ADMINISTRATIVES.....	4
1.5	ENGAGEMENTS	4
1.6	CATEGORIES ET COMPETENCES	5
1.7	DEROULEMENT D'UNE EPREUVE	7
1.7.1	ACCUEIL : L'ORGANISATEUR DOIT CONTROLER :	7
1.7.2	PARCOURS	7
1.7.3	SECURITE.....	7
1.7.4	TEMPS IMPARTI	7
1.7.5	NEUTRALISATION	8
1.7.6	ZONES.....	8
1.7.7	POINTAGE	9
1.7.8	COMMISSAIRES :	9
1.7.9	SUIVEURS.....	10
1.7.10	PENALISATIONS.....	10
1.7.11	CHRONOMETRAGE.....	10
1.7.12	FAUTES TECHNIQUES :	10
1.8	RECLAMATIONS.....	12
1.9	CLASSEMENTS	12
1.10	RECOMPENSES	13
1.11	SANTE DES SPORTIFS.....	14
1.12	ATTITUDE DANS LA PRATIQUE.....	14
1.13	TENUE VESTIMENTAIRE	14
1.14	MATERIEL.....	15
2.	DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LA COMPETITION.....	15
2.1	GÉNÉRALITÉS.....	15
2.1.1	LA LICENCE	15
2.1.2	NON LICENCIES UFOLEP.....	15
2.2	LA DOUBLE LICENCE	16
2.3	MUTATIONS	16
2.4	LES ÉPREUVES DE BIKE TRIAL.....	16
2.4.1	VOIR CHAPITRE « 1 LES EPREUVES »	16
2.4.2	CHAMPIONNAT NATIONAL UFOLEP DE BIKE TRIAL 20" ET 26"	16
2.5	TROPHEE DE BIKE TRIAL 20" ET 26"	16
3.	ANNEXE 1 : BIU - EBU CRITERES DE PARTICIPATION	17
	FORMULAIRE DE MUTATION NATIONAL	18

PREAMBULE

À l'occasion des épreuves de Bike Trial, les organisateurs et les participants veilleront à ce que l'état d'esprit et la philosophie qui les animent soient conformes à « Tous les sports autrement » prônés par l'UFOLEP.

À cette fin, il est utile de rappeler :

- que le vrai sportif ne se cantonne pas dans un type d'épreuves, mais participe également aux autres activités cyclistes organisées dans le cadre de l'UFOLEP
- que l'esprit de club et la solidarité impliquent que chacun s'efforce de collaborer à l'organisation d'une (ou plusieurs) épreuve proposée par son association ou sa commission départementale.

Ce document régit l'ensemble des dispositions propres à la pratique du Bike Trial par les pilotes de vélos 20" ou 26" au sein de l'UFOLEP.

L'activité est gérée par la C.N.S. Activités Cyclistes dans le respect des Statuts et Règlements généraux de l'UFOLEP.

1. REGLEMENTATION GENERALE DES ACTIVITES

1.1 DEFINITION

Le Bike Trial consiste à franchir des sections naturelles ou artificielles appelées « zones », matérialisées et parsemées d'obstacles, avec comme objectif principal : réaliser le parcours sans faute.

Ce sport est basé sur la maniabilité, l'équilibre, le franchissement et la vitesse d'exécution à vélo.

Les fautes de pilotage sont sanctionnées par des pénalités en points (les pénalités de temps sont converties en points). Le vainqueur est le concurrent qui totalise le plus petit nombre de points.

1.2 LE CALENDRIER

Le calendrier (départemental ou régional) sera établi dans le plus grand souci d'équité entre les clubs. Il devra notamment préciser : le lieu, la date, les coordonnées d'un responsable.

Chaque club aura la possibilité d'inscrire au moins une épreuve de Bike Trial à ce calendrier, dans la limite des dates disponibles et sous réserve de non-concurrence avec une autre organisation UFOLEP. Dans tous les cas la demande devra parvenir à la Commission départementale ou régionale (ou au Délégué) dans les délais fixés pour la réalisation de ce calendrier.

Ce calendrier devra être établi avant le début de la saison et communiqué à la Commission nationale des Activités Cyclistes ou au Responsable technique de l'activité.

Les Commissions sportives départementales ou régionales (à défaut, les Comités départementaux ou régionaux) veilleront, lors de l'élaboration du calendrier, à ce que deux épreuves ne se déroulent pas le même jour dans le département ou la région. Dans le cas contraire, les deux épreuves pourront être annulées par le Comité UFOLEP.

L'épreuve doit figurer au calendrier UFOLEP départemental, régional ou national.

1.3 ORGANISATION DES EPREUVES

Les épreuves de Bike Trial UFOLEP ne pourront être organisées que par des associations régulièrement affiliées à l'UFOLEP et sous contrôle du Comité départemental (ou régional).

Un club peut organiser une épreuve en collaboration avec une autre association, un Comité des Fêtes, une municipalité...en gardant le souci de la promotion de l'UFOLEP.

1.3.1 LES EPREUVES

La pratique du Bike Trial en compétition se fait dans le respect des règlements généraux de l'UFOLEP et des règlements spécifiques à l'activité, quel que soit le niveau de l'épreuve.

- **Épreuve promotionnelle de Bike Trial UFOLEP** : « auto pointage » Épreuve facile de gestion pour les organisateurs, autogérée par les compétiteurs.
- **Épreuves officielles de Bike Trial UFOLEP** : Elles sont ouvertes à tous les pilotes de vélo 20" ou 26", licenciés UFOLEP pour la saison en cours.
- **Championnat départemental** : À partir de 2 associations du même département
- **Championnat régional** à partir de 2 départements de la même région :Un Championnat comprend soit une épreuve unique soit un ensemble de manches permettant un classement final. Dans ce dernier cas, une ou plusieurs manches peuvent ne pas être prises en compte dans le classement.
- **Épreuves interrégionales ou régionales** : Épreuves servant de sélection pour accéder au Championnat national
- **Championnat NATIONAL** de Bike Trial 20" et 26" : Il rassemble les sélectionnés de différents Comités départementaux. Ce Championnat est TOUJOURS organisé sur une manche UNIQUE et est exclusivement réservé aux licenciés UFOLEP.

1.3.2 ORGANISATION TECHNIQUE DES EPREUVES

Pour choisir un site, l'organisateur doit prendre en compte la configuration du relief et le potentiel humain disponible pour gérer l'épreuve.

L'association des différentes catégories dans chaque zone se fera toujours en tenant compte des « ressources » du terrain.

Il faudra également tenir compte du fait que les vélos de 26" ont un empattement plus important que les 20".

Nombre de zones par catégorie : entre 5 et 10.

Nombre de tours à effectuer : 2 ou 3.

1.4 FORMALITES ADMINISTRATIVES

Demande d'autorisation en Préfecture (ou Sous-préfecture). Respecter impérativement les délais fixés par la Préfecture, ou sous-préfecture, concernée.

Les associations devront se conformer aux textes législatifs en vigueur ainsi qu'aux différents arrêtés préfectoraux ou municipaux. Elles devront en outre respecter les directives émanant des Commissions départementales, régionales et nationales.

Toute épreuve organisée sans l'accord préalable de la Commission départementale sportive (ou du Comité départemental) ou sans respecter la législation ne pourra se dérouler sous l'égide de l'UFOLEP.

ASSURANCE : Pour toute manifestation accueillant des non-licenciés (**ou licenciés des autres fédérations**) l'organisateur doit obligatoirement souscrire un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile et individuelle accident de ceux-ci.

Les associations organisatrices devront faire parvenir au Délégué départemental, immédiatement après chaque épreuve un compte-rendu de la manifestation (nombre de participants, classements ainsi qu'un rapport sur les éventuels incidents ou accidents)

1.5 ENGAGEMENTS

Les tarifs d'engagement doivent être modérés pour que la compétition soit accessible à TOUS les pilotes.

Il est conseillé de pratiquer un tarif réduit pour les moins de 16 ans et un autre pour les plus de 16 ans.

Il est possible de majorer les tarifs en cas d'inscription sur place.

Les tarifs d'inscription au Championnat national sont fixés par les Règlements financiers des Compétitions Nationales UFOLEP.

1.6 CATEGORIES ET COMPETENCES

Pour toutes les épreuves - Référence catégorie d'âge - l'année de référence est l'année de naissance - Possibilité de surclassement avec Certificat Médical - Sur toutes les épreuves, ces catégories concernent les vélos 20" et 26".

Les catégories ci-dessous, excepté la catégorie jeunes moins de 10 ans qui n'est pas autorisée à participer au Championnat national UFOLEP, seront récompensées par des titres officiels sur les épreuves décrites en (Les épreuves 1.3.1)

Le surclassement d'un pilote, donne un classement dans la catégorie où il est surclassé

Le sous classement d'un pilote, donne un classement dans la catégorie d'âge d'origine du pilote sous classé

Pour les moins de 10 ans - il est organisé un Trophée de Bike Trial UFOLEP - 8/9 ans et 7ans et moins

Les valeurs références, pour des raisons de sécurité, peuvent varier de + ou - 10 cm en fonction du profil de l'obstacle et de son environnement. Il revient à chaque traceur de faire preuve de bon sens. Un obstacle difficile n'a d'intérêt que s'il est franchi au moins par un pilote, même si celui-ci doit mettre un pied.

Catégorie Orange référence de 7 ans et moins

- Apprentissage de l'équilibre et de la maniabilité Zones en terrain au relief peu accentué, sans difficulté impressionnante
- Pas de sauts verticaux, ni de fortes descentes pour cette catégorie

Catégorie Verte référence de 8 et 9 ans

- Apprentissage du franchissement en relief légèrement accentué sans difficulté dangereuse ou impressionnante.
- Des marches et des sauts de 30 cm maxi sont autorisés pour cette catégorie.

Catégorie Blanche référence de 10 et 11 ans

- Maîtrise des franchissements et des déplacements latéraux.
- Zones de bon niveau technique.
- Des marches et des sauts de 60 cm maxi sont autorisés pour cette catégorie.
- Un espace de 60 cm entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie Bleue référence de 12 et 13 ans.

- Franchissement en relief accidenté.
- Zones de bon niveau technique.
- Des marches de 90 cm maxi, des sauts de 1m20 sont autorisés pour cette catégorie.
- Un espace de 0m90 entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie Bleue/Rouge référence de 14 et 15 ans.

- Ces pilotes emprunteront la moitié des tracés bleus et des tracés rouges en fonction de leurs niveaux de difficulté

Catégorie Rouge référence 16 ans et plus

- Maîtrise de toutes les techniques du Bike Trial.
- Zones de haut niveau technique.
- Des marches de 1 m 20 et des sauts de 1 m 50 maxi sont autorisées pour cette catégorie.
- Un espace de 1m20 entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie Jaune ELITE - Pilotes faisant partie de la liste de notoriété.

- Maîtrise de toutes les techniques du Bike Trial.
- Zones de très haut niveau technique.
- Des marches de 1 m 50 et des sauts de 2 m maxi sont autorisées pour cette catégorie.
- Un espace de 2 m entre 2 obstacles est toléré.

FÉMININES : Pilotes à partir de 10 ans

- Elles emprunteront le tracé le plus approprié à leur niveau technique après validation par le Groupe technique Bike Trial.
- Le classement s'effectuera de la plus haute catégorie vers la plus basse.

Gentlemen référence 30 ans et plus

- Ils emprunteront le tracé le plus approprié à leur niveau technique après validation par le Groupe technique Bike Trial.
- Le classement s'effectuera de la plus haute catégorie vers la plus basse.

Tableau récapitulatif des catégories - âges / niveaux

Catégories	Orange	Vert	Blanc	Bleu	Bleu/Rouge	Rouge	Jaune
7 ans et moins	Référence	Possible	interdit	interdit	interdit	interdit	interdit
8 et 9 ans	Sous classement	Référence	Possible	interdit	interdit	interdit	interdit
10 et 11 ans	Sous classement	Sous classement	Référence	Possible	Sur classement	interdit	interdit
12 et 13 ans	Interdit	Sous classement	Sous classement	Référence	Possible	Sur classement	Interdit
14 et 15 ans	Interdit	Sous classement	Sous classement	Sous classement	Référence	Possible	Sur classement
16 ans et Plus	Interdit	Sous classement	Sous classement	Sous classement	Sous classement	Référence	Sur Classement Pour 16ans
Elite	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Référence

Certificat médical de Surclassement obligatoire

Catégorie Féminines- 10 ans et plus – Tracé le mieux approprié à leur niveau technique Après validation par le Groupe Technique de Bike Trial
Catégorie Gentlemans – 30 ans et plus – Tracé le mieux approprié à leur niveau technique Après validation par le Groupe Technique de Bike Trial

Changement de catégorie :

Chaque année, une liste de notoriété nationale est établie en fonction des résultats de l'année précédente. En général, les 3 premiers d'une catégorie doivent passer dans la catégorie supérieure.

Toute dérogation pour changer de niveau (montée ou descente) doit être demandée au Groupe Technique Bike Trial par le président du club du pilote concerné.

Tout pilote descendu de catégorie en cours d'année sera classé sur l'épreuve, mais n'obtiendra pas les points liés à sa place.

Catégorie « ELITE » :

À l'issue de chaque Championnat national, il est établi un classement commun des pilotes des catégories jeunes 14/15, Jeunes 16ans et Adultes 17 et Plus.

Le Groupe technique Bike Trial de la Commission Nationale Activités Cyclistes UFOLEP décide chaque année de l'effectif et des pilotes pouvant accéder à la catégorie ELITE pour la saison suivante.

Actualisation annuelle des catégories :

En fin de saison, il sera procédé à une actualisation de la classification (« descente » de catégorie ou re-classement dans les catégories d'âges) des pilotes en fonction des résultats de l'année écoulée.

1.7 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE

1.7.1 ACCUEIL : L'organisateur doit contrôler :

- la licence UFOLEP signée et avec la photo.
- La date d'homologation doit être vérifiée impérativement ainsi que le niveau d'assurance requis (assurance de type R3).
- Si un pilote est non-licencié, il doit présenter un certificat médical de non-contre-indication de moins d'un an, autorisant la pratique du BIKE TRIAL.
- En l'absence de ce certificat, le pilote ne sera pas inscrit.

ATTENTION ! Il est rappelé que conformément aux Statuts généraux de l'UFOLEP, la double licence est autorisée à condition qu'elle soit prise dans la même association, c'est-à-dire dans un club possédant les 2 affiliations. (Sauf dérogation du Comité départemental cf. Règlements généraux de l'UFOLEP)

- le port d'un casque à coque rigide pour tous les concurrents.
- Le certificat médical pour les non-licenciés (*s'ils sont acceptés*).
- L'autorisation parentale pour les mineurs non accompagnés.
- la conformité des Vélos (Voir Article 1.1.14) : Il est interdit de changer de vélo au cours de la compétition

Pour les épreuves les pièces de rechange sont autorisées à l'exception du cadre qui doit être marqué lors du contrôle technique fait avant le départ.

Les vélos peuvent être placés dans un parc fermé jusqu'au départ.

1.7.2 PARCOURS

Le TRIAL se déroule sur des Zones reliées par un parcours naturel appelé Inter Zone.

Le parcours peut être tracé sur un périmètre restreint (moins de 1 KM), mais il est conseillé de le faire sur un inter zone de 2 KM maximum en 20" et de 5 KM maximum en 26", afin d'éviter les bouchons.

Le circuit est à effectuer 2 ou 3 fois, suivant le nombre de zones, le kilométrage et le relief. Attention au dénivelé.

À noter qu'il est intéressant, pour mieux gérer l'épreuve, de ne faire que 2 tours s'il y a au moins 7 zones tracées.

1.7.3 SECURITE

Toutes les mesures de sécurité visant à assurer le bon déroulement de la manifestation doivent être prises :

- application de la réglementation en vigueur
- assistance médicale
- assistance matérielle
- transmission d'informations

Tout balisage doit être clairement expliqué et toute zone dangereuse doit être bien signalée.

1.7.4 TEMPS IMPARTI

Pour avoir une bonne qualité d'organisation, il est important de fixer un délai pour la fin de l'épreuve.

Une durée maximale est accordée à chaque concurrent pour réaliser l'épreuve.

Elle est calculée sur la base de 10 min par zone et de 15 min par kilomètre.

Un maximum de 60 min de retard sur le temps imparti, entraînant pénalité, est accordé au pilote.

L'organisateur doit donc calculer le temps imparti (en moyenne 5 h).

Les concurrents partent à l'heure fixée par l'organisateur, le retard au départ est pénalisé d'un point par minute. Le retard maximum autorisé est de 10 min ; l'heure prévue pour la fin n'est pas modifiée. Passé ce délai de 10 min, le pilote est disqualifié.

Les concurrents sont pénalisés de 1 POINT par tranche de 5 minutes de retard à l'arrivée.

Ces points sont ajoutés au total des pénalités en zones et comptent dans le total final.

Passé le délai de 60 min, le concurrent ne sera pas classé.

Exemple : Épreuve de 8 Zones sur un parcours de 2 km à faire 2 fois.

1. 8 zones x 2 tours = 16 zones x 10 min => 160 min (2 h 40)
2. 2 x 2 km = 4 km x 15 min => 60 min (1 h)
3. Soit un temps imparti de 160 min + 60 min => 220 min (3 h 40 min)

Pour un pilote parti à 10 h, la fin de son épreuve est fixée à 13 h 40.

Jusqu'à 14 h 40, il aura de 1 à 12 points de pénalités de retard.

À 14 h 41, il est disqualifié.

Étant donné que des concurrents font de longs déplacements, il est primordial que le 1^{er} départ soit donné le matin de bonne heure, afin de pouvoir effectuer la remise des récompenses à une heure raisonnable (environ 17 h).

L'organisateur doit faire partir les pilotes à l'heure prévue.

Avant d'envoyer les pilotes en zone, il doit les convoquer 30 min avant le départ pour leur donner les dernières recommandations et règles générales ou particulières à l'épreuve.

Le départ est donné sur une aire dégagée et si possible sonorisée.

Au moment du départ, le concurrent reçoit sa fiche de pointage.

Le pilote doit se diriger, par l'inter zone, vers la zone qui lui est désignée.

Lorsqu'il y a de nombreux concurrents, 2 pilotes peuvent partir en même temps.

Dans ce cas, les 2 pilotes doivent appartenir à des catégories différentes. Il est obligatoire que chaque pilote effectue les zones dans l'ordre, sauf avis différent du directeur de course.

Espacer les départs de 2 minutes.

1.7.5 NEUTRALISATION

Si le pilote « A » termine son 1^{er} tour avant que le dernier « X » ne soit parti, il faut faire attendre « A » et ne le faire repartir que lorsque « X » aura pris le départ.

Ensuite, il faut décompter à « A » le temps d'attente de son temps imparti.

Faire de même pour tous les pilotes ayant fait l'objet d'une neutralisation.

1.7.6 ZONES

On appelle « ZONES », les secteurs où se déroule la compétition. Le nombre varie de 5 à 10 par tour.

Exemple pour 6 zones (les tracés doivent être en adéquation avec la méthode suivante) :

- 2 zones faciles
- 2 zones du niveau
- 2 zones avec 1 ou 2 difficultés supérieures.

Elles sont choisies pour leur intérêt technique en conservant la spécificité du Bike Trial 20" et du Bike Trial 26".

Les organisateurs d'épreuves nationales doivent éviter les parcours trop connus des pilotes locaux et doivent veiller à utiliser de nouveaux secteurs vierges de tout passage (ceci afin de mettre tous les compétiteurs à égalité).

Les pilotes sont autorisés à reconnaître les zones uniquement à pied. L'essai à vélo est strictement INTERDIT et disqualificatif.

Une zone « NEUTRE » de 2 à 3 m de long, en terrain non accidenté, matérialisé par de la rubalise à gauche et à droite, doit précéder l'entrée de chaque zone.

Dans cet espace doit se trouver UNIQUEMENT le pilote qui attend l'autorisation du commissaire pour entrer en zone.

Les zones sont signalées, par un panneau ENTREE avec le numéro de la zone et un panneau FIN ; elles sont matérialisées, à droite et à gauche, par de la rubalise.

L'entrée et la sortie de zone doivent être à 2 m de tout obstacle significatif.

La banderole fixée par piquets, du départ à la sortie de zone, permet d'identifier clairement le début et la fin de zone pour le pilote, mais aussi pour le commissaire chronométrateur.

La largeur minimale du passage est de 1 mètre.

La longueur du parcours est d'environ 18 à 50 mètres, en fonction du relief.

Les banderoles doivent être fixées à 40 cm du sol en utilisant les ressources naturelles (arbres, rochers...), mais aussi à l'aide de piquets d'une longueur maximum de 60 cm.

Les piquets métalliques sont interdits. La partie supérieure ne doit pas être pointue. Ils doivent être inclinés vers l'EXTERIEUR de la zone afin de ne pas blesser un pilote en cas de chute.

Des flèches de couleur, en nombre suffisant, permettent aux pilotes d'identifier clairement leur parcours.

1.7.7 POINTAGE

Chaque concurrent reçoit une fiche de pointage lors de son départ.

Dès l'arrivée en zone il doit la donner au commissaire de zone qui la classe dans l'ordre d'arrivée.

Le commissaire appelle le pilote pour effectuer sa zone, mais si celui-ci n'est pas prêt, le suivant peut partir.

Après son passage en zone, le concurrent reçoit du commissaire de zone la fiche pointée

Lorsque les zones doivent être effectuées dans l'ordre, le commissaire qui constate que la zone précédente n'a pas été pointée doit demander au pilote de retourner faire la zone oubliée. Si le pilote refuse, voir chapitre 1.7.10

À la fin de chaque tour, le pilote rend sa fiche à la table de contrôle et en reçoit une autre pour le tour suivant.

La perte de la fiche entraîne le comptage du tour au pointage maximum (5), dans toutes les zones.

Le pilote est considéré comme « entré » ou « sorti » dès que l'axe de la roue avant passe l'entrée ou la fin de la zone.

1.7.8 COMMISSAIRES :

Dans chaque zone, il doit y avoir 1, et si possible, 2 commissaires de zone.

Un seul, âgé d'au moins 18 ans, sera désigné comme Chef de zone par le Directeur de course.

Rôle des commissaires :

- Pointer les concurrents.
- Renseigner les pilotes sur les différents parcours fléchés dans la zone.
- Assurer la sécurité des pilotes dans les endroits exposés ou si le pilote en fait la demande.
- Remettre en état la zone après dégradation (rupture de banderole, piquets arrachés, flèches tombées). Un nécessaire de remise en état : banderole, flèches, marteau doivent être prévus dans chaque zone ou groupe de zones.

S'il y a 2 commissaires, les rôles seront partagés :

Le 1er se place à l'entrée de zone, collecte les fiches de pointage et juge le passage jusqu'à mi-parcours.

Le 2e se place au milieu de la zone, donne le départ, chronomètre les pilotes, juge le passage jusqu'à la sortie de zone et poinçonne la fiche de pointage.

Pour être efficaces, les commissaires doivent parfaitement connaître le règlement et avoir repéré TOUS les parcours faisant partie de leur zone la veille ou au plus tard le matin de l'épreuve.

Le chronométrateur doit renseigner le pilote en lui indiquant le temps qui lui reste en zone : 1 min, 30 s, 15 s, puis 5, 4, 3, 2, 1, 0 s (fin du temps).

Seul le chef de zone est habilité à recevoir les réclamations émises UNIQUEMENT par les pilotes..

Tout litige doit être noté et faire l'objet d'un compte-rendu au Directeur de Course (voir Réclamations)

Après tout litige dépassant 10 s de discussion, le chef de zone peut brandir un carton jaune d'avertissement.

Après 20 s, le chef de zone sort un carton rouge comptant pour 10 points de pénalité. .

La sanction est également valable pour un pilote dont le suiveur provoque le litige.

1.7.9 SUIVEURS

Chaque pilote peut être accompagné d'un suiveur.

Celui-ci doit demander l'autorisation au commissaire pour entrer en zone. Il peut uniquement assurer la sécurité de son pilote dans un endroit jugé difficile par le commissaire.

Durant le passage en zone du pilote, le suiveur doit être discret s'il encourage son pilote.

Tout comportement exagéré sera sanctionné par le commissaire. (Litige avec le suiveur, voir chapitre Pénalités 1.7.10).

1.7.10 PENALISATIONS

Elles sont établies dans chaque zone par le Commissaire qui est **SEUL JUGE**.

Aucune décision ne doit être contestée en zone sous risque de sanction.

1.7.11 CHRONOMETRAGE

Les pilotes de TOUTES les catégories ont un temps limite de 2 minutes pour sortir de la zone.

Le même temps est déterminé pour TOUTES les zones de l'épreuve.

Les lignes d'entrée et de fin de zone servent de début et de fin du chronométrage.

L'entrée et la sortie de la zone sont jugées lorsque l'axe de la roue avant franchit ces limites.

Le commissaire doit donner son temps au pilote à 1 min de la fin, puis à 30 s, 15 s, 5, 4, 3, 2, 1s, 0 s fin du temps.

Passé ce délai, le pilote est pénalisé de 5 POINTS, **même s'il n'a posé aucun pied** en zone.

1.7.12 FAUTES TECHNIQUES :

Tout pied-à-terre posé isolément est pénalisé de 1 POINT.

Tout appui du CORPS (sauf la main) fait isolément est pénalisé de 1 POINT.

Tout appui du VELO (sauf les roues) fait isolément est pénalisé de 1 POINT.

Pour les 26 pouces, l'appui de la pédale n'est pas pénalisé

L'appui de la protection du plateau n'est pas pénalisé.

Ces fautes s'additionnent et définissent les pénalités de points ci-dessous :

0 POINT :

- Aucun appui-pied (ou autre) dans le temps imparti.
- Frôler un obstacle avec le corps ou le vélo, SANS arrêt de progression.

- Survoler la banderole, par une seule roue, SANS rien toucher en dehors des limites de la zone.
- Sans appui, le 1^{er} pied sur la pédale, le 2^e pied passe l'axe longitudinal du Vélo. Faire tomber une flèche.

1 POINT :

- Poser un pied DANS ou HORS des limites de la zone.
- Avec un pied au sol, tourner la pointe du pied sans avancer.
- Appui de n'importe quelle partie du corps (sauf de la main pénalisé 5) ou du guidon. Les autres parties du vélo ont le droit de toucher.
- Appui de la POINTE du pied ou du TALON, lorsque la pédale est sur un obstacle et que l'aide apportée par le talon ou la pointe de pied est flagrante.

2 POINTS :

- TOTAL d'appuis isolés égal à 2.

3 POINTS :

- TOTAL d'appuis isolés égal à 3 ou 4.
- Glissement du pied au sol.

5 POINTS :

- TOTAL d'appuis égal ou supérieur à 5, pour toutes les catégories.
- Chute.
- En équilibre, pose d'une main sur le sol ou sur un obstacle.
- L'axe d'une roue passe par-dessous une banderole.
- Survoler une banderole avec les deux roues
- Toucher le sol ou 1 obstacle, en dehors des limites de la zone, après le survol de la banderole.
- Après l'entrée en zone, si, en reculant, la roue arrière repasse la ligne d'entrée. .
- Les 2 roues passent par-dessus une rubalise, latérale ou intermédiaire.
- Bris des limites de la zone.
- Prise de 2 appuis simultanément (2 Pieds au sol, Corps + Vélo, 2 Appuis du Corps, 2 Appuis du Vélo).
- Avec 1 pied au sol, enlever la main du guidon pour s'appuyer ou déplacer le vélo. Tirer le guidon avec les deux mains juxtaposées est autorisé.
- Avec 1 pied au sol, si le 2^e pied passe l'axe longitudinal du vélo.
- Se faire pointer sans franchir la zone.
- Lors du passage d'une porte obligatoire, si les 2 roues ne passent pas entre les flèches, survol par roue.
- L'axe de roue avant ou arrière passe dans le parcours d'une autre catégorie.
- Renverser le panneau d'entrée avec la roue arrière
- Renverser le panneau de sortie avec la roue avant.
- Changer la position du pied au sol par mouvements de la pointe et du talon

10 POINTS :

- Omission d'une zone.
- Incorrection envers un commissaire (délibération après épreuve ou Carton rouge en zone).
- Modification d'une zone par le pilote ou son suiveur.

DISQUALIFICATION :

- Omission de 2 zones et plus.
- Incorrection grave envers un commissaire (délibération après épreuve).
- Vélo non conforme, même en cours d'épreuve.
- Dépassement du temps imparti (temps prévu + 60 min).
- Absence injustifiée d'un pilote devant monter sur le podium. (Voir chapitre « Récompenses »).

INCIDENT MÉCANIQUE :

- En cas d'incident mécanique, le pilote doit tout mettre en œuvre pour poursuivre sa zone. Dans le cas contraire, il sera en situation d'échec

1.8 RECLAMATIONS

Un pilote conteste une décision, il doit le faire dans les 30 min suivant la fin de l'épreuve.

La réclamation est adressée au Directeur de Course qui réunit les différentes parties concernées pour statuer sur le litige : les commissaires, le délégué national ou régional et toute autre personne responsable désignée par le Directeur de Course. Après délibération le pilote est appelé pour s'expliquer et entendre la décision définitive.

Si aucun accord n'intervient, le pilote peut faire un recours en adressant une réclamation officielle conformément aux Règlements administratifs et sportifs de l'UFOLEP. Dans les 48 heures par lettre recommandée accompagnées d'un chèque de 80 euros (pour l'année 2010) à :

Responsable de la CNS ACTIVITES CYCLISTES

Daniel MANUEL

13 ter Avenue Raymond Sommer

31480 CADOURS

1.9 CLASSEMENTS

Les classements sont établis pour chaque catégorie en fonction des points obtenus et des pénalités infligées dans les zones.

Le vainqueur est celui qui totalise le moins de points.

Si 2 concurrents sont à égalité, ils sont départagés :

1. aux nombres de 0, 1, 2, 3 ou 5.
2. Au meilleur tour.

En cas d'égalité totale, les concurrents effectueront le parcours d'une zone que le Directeur de course aura choisie pour les départager.

Il sera pris en compte : Premièrement, le pointage - En second, le chronométrage.

Points attribués à l'issue de chaque épreuve :

1° : 30 points	9° : 13 points
2° : 27 " "	10° : 11 " "
3° : 25 " "	11° : 10 " "
4° : 23 " "	12° : 9 " "
5° : 21 " "	13° : 8 " "
6° : 19 " "	14° : 7 " "
7° : 17 " "	15° : 6 " "
8° : 15 " "	

Tous les suivants ayant terminé, 5 points

Concurrents ayant abandonné, 1 point

Classement final d'un Trophée sur plusieurs manches :

Il est tenu compte des MEILLEURS RESULTATS.

Pour les trophées sur plusieurs manches, il est possible soit de comptabiliser l'ensemble des manches, soit d'éliminer, pour chaque pilote, la plus mauvaise performance.

Points de bonification :

Pour les trophées sur plusieurs manches, il est possible de favoriser l'effort de participation individuelle en ajoutant 5 points de bonification par épreuve courue.

Pour les pilotes ayant changé de catégorie au cours du trophée, les points de bonification seront uniquement attribués dans la catégorie où le pilote aura fait le plus d'épreuves. En cas de parité, ce sera dans la dernière catégorie à laquelle aura accédé le pilote.

1.10 RECOMPENSES

Il est recommandé aux organisateurs d'épreuves, sous l'égide de l'UFOLEP, de soigner particulièrement l'accueil des participants.

Rappel : Les PRIX et PRIMES en ESPECES sont INTERDITS à l'UFOLEP

Les lots en nature ne devront pas constituer, du fait de leur valeur, une attribution déguisée de prix en espèces.

Un licencié UFOLEP acceptant de recevoir, même à titre exceptionnel, de l'argent ou des lots de valeur, en échange de la pratique du sport, encourt des sanctions pouvant aller jusqu'à la radiation.

Tout don éventuellement recueilli par les organisateurs devra être utilisé pour assurer les frais d'organisation et l'achat de récompenses honorifiques (coupes, médailles, fleurs).

Il est interdit, dans une épreuve organisée sous l'égide de l'UFOLEP, d'attribuer des lots en nature (en dehors des récompenses honorifiques : coupes, médailles, fleurs, maillots de champion) en fonction du classement. Tous les lots de valeur doivent être attribués par tirage au sort sur l'ensemble des participants.

Il est souhaitable d'offrir un souvenir à tous ceux qui ont participé à la préparation et au déroulement de l'épreuve.

Rappelons qu'à l'issue d'une épreuve, un moment de convivialité autour d'une boisson, d'un buffet... est à la fois recommandé et apprécié

Manches intermédiaires d'un Trophée : Voir consignes ci-dessus.

FINALE d'un Trophée : Les récompenses d'un Trophée, régional ou départemental sont remises lors de la finale aux concurrents ayant obtenu le plus de points sur les épreuves qu'il est prévu de comptabiliser.

Pour chaque catégorie, il est remis :

1 °/ médaille OR	} Récompenses pouvant être offertes Par l'UFOLEP régionale ou départementale.
2 °/ médaille Argent.	
3 °/ médaille Bronze.	

L'absence d'un pilote sur le podium sans aval du Directeur de course entraînera sa disqualification.

Un diplôme ou autre souvenir doit être donné à TOUS les pilotes classés.

Coupes et lots sont prévus par le club organisateur

Les récompenses honorifiques (coupes, maillots, médailles) ne seront remises que dans les catégories où 3 concurrents au moins ont participé

CHAMPIONNAT NATIONAL – Voir chapitre D/ii

Pour chaque catégorie, il est remis :

1 °/ médaille OR + maillot de Champion national	} Récompenses offertes par l'UFOLEP Nationale
2 °/ médaille Argent	
3 °/ médaille Bronze	

Classement par équipes : un Trophée est remis aux 3 premiers Clubs

1.11 SANTE DES SPORTIFS

Contrôles médicaux :

L'USAGE de STIMULANTS et PRODUITS DOPANTS est INTERDIT.

Afin de sauvegarder la santé des sportifs, des contrôles peuvent être effectués, sans préavis, à tout moment, après un entraînement, lors d'une épreuve ou d'un critérium, par un médecin mandaté par le Ministère de la Jeunesse et des Sports ou l'une de ses Directions régionales.

Le contrôle se déroule sous la forme d'un prélèvement d'urine dont les échantillons sont expédiés, pour analyse, au Laboratoire National de Lutte contre le Dopage.

Il appartient à chaque sportif de s'assurer, à l'issue d'une épreuve, s'il y a, ou non, contrôle et s'il a été retenu pour subir celui-ci.

Le sportif désigné doit se soumettre au contrôle. En cas de refus ou de non-présentation dans le délai indiqué, un procès-verbal de carence est dressé.

L'accès au poste de contrôle antidopage, situé à proximité du lieu de la compétition, doit être clairement indiqué et fléché.

L'organisateur est tenu de prévoir, pour le bon déroulement du contrôle médical, un local adéquat composé de trois pièces distinctes : la première pour l'attente, la seconde pour les opérations administratives et la troisième pour le prélèvement, avec toilettes et eau courante. Outre table et chaises, l'organisateur doit prévoir de déposer dans la pièce pour le prélèvement, des bouteilles d'eau minérale capsulées, en quantité suffisante.

En cas de contrôle positif, la Commission nationale de lutte contre le dopage première instance de l'UFOLEP sera saisie.

1.12 ATTITUDE DANS LA PRATIQUE

Le sportif, l'organisateur et le dirigeant se doivent d'avoir une conduite décente et appropriée, et de respecter l'environnement. Il est utile de rappeler que par leur conduite et leurs attitudes les pilotes et dirigeants offrent l'occasion de juger la fédération à laquelle ils appartiennent.

1.13 TENUE VESTIMENTAIRE

- Port du casque à coque rigide obligatoire.
- Chaussures assurant la protection de la cheville des 2 côtés : obligatoires.
- Pantalon ou (short avec protège-tibias fortement conseillé).
- Gants : vivement conseillés.
- Maillot à manches longues conseillé

Le port du maillot aux couleurs du club auquel appartient le licencié doit être fortement encouragé. Les tenues aux couleurs de groupes sportifs professionnels ou strictement publicitaires sont interdites.

Au côté des éventuelles inscriptions publicitaires figurant sur ce maillot, il est indispensable de réserver un emplacement suffisamment important où le nom du club sera inscrit lisiblement. Il est d'autre part souhaitable qu'apparaisse également le sigle UFOLEP.

Sur les maillots de Champions régionaux ou Départementaux UFOLEP, seules les inscriptions publicitaires du partenaire régional ou départemental sont autorisées à la condition qu'elles n'occupent, en aucun cas, plus d'espace que le libellé fédéral qui devra se composer du sigle UFOLEP et du nom de la région ou du département.

Sur les maillots de Champion national seul peut être ajouté le nom du club. Toute autre publicité que celle du partenaire national est interdite.

Le port du maillot de Champion national UFOLEP de Bike Trial n'est autorisé que dans les épreuves de Bike Trial et en dehors des épreuves délivrant un titre (donc interdit sur les Championnats départementaux, régionaux ou nationaux).

Pour toute cérémonie protocolaire d'une épreuve officielle, **LA TENUE ADAPTEE A LA PRATIQUE DU BIKE-TRIAL EST OBLIGATOIRE.**

En cas de non-respect de cette règle, l'intéressé (e) se verra REFUSER l'accès au podium.

1.14 MATERIEL

20 pouces :

Vélo de Trial ou Vélo Bicross

26 pouces :

Le dérailleur avant peut être démonté. Il est autorisé de ne conserver que le petit plateau. À l'arrière le single speed est autorisé.

Une protection du plateau peut être ajoutée, mais le sabot type Bike 20" est strictement INTERDIT.

Caractéristiques techniques de tous les vélos :

- Le cadre et les freins doivent être en bon état.
- Les leviers de freins ne doivent pas avoir une forme ou une extrémité dangereuse.
- Les câbles doivent être terminés par des embouts de protection.
- Les parties saillantes de plus de 10 mm doivent être protégées.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées.
- Les ajouts de guidon type « **Cornes de vache** » sont interdits.

Contrôle technique :

Avant chaque épreuve, il sera procédé à une vérification des Vélos. Le départ sera INTERDIT aux concurrents dont le vélo ne sera pas conforme ou ne répondra pas aux normes de sécurité (fêlure sur cadre, fourche, guidon, absence de selle...) ou dont la tenue sera en infraction avec les règles énoncées ci-dessus (Chapitre 1/N).

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LA COMPETITION

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 LA LICENCE

Elle est valable du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante.

Toute personne occupant un poste de dirigeant ou de commissaire de course doit être titulaire d'une licence UFOLEP.

L'homologation de la licence suit les règles générales de l'UFOLEP (certificat médical préalable de non-contre-indication à la pratique sportive de compétition, datant de moins d'un an).

2.1.2 NON LICENCIÉS UFOLEP

Dans le cas d'épreuve à caractère compétitif ouverte :

À des non-licenciés : La présentation par ceux-ci d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du Bike Trial en compétition, datant de moins d'un an, est obligatoire.

À des licenciés d'autres fédérations : La présentation par ceux-ci de leur licence est obligatoire.

Les organisateurs doivent souscrire une assurance temporaire (RAT) pour ces deux catégories de concurrents.

Dans toutes les manifestations de Bike trial, les mineurs non licenciés doivent présenter, un certificat médical, une autorisation parentale.

Seuls les licenciés UFOLEP peuvent prétendre à un titre fédéral (départemental, régional, national). Ils devront avoir participé à (aux) épreuve (s) qualificative(s) pour prétendre à une sélection au Championnat national.

2.2 LA DOUBLE LICENCE

L'adhésion simultanée à l'UFOLEP et à une autre fédération ne peut être obtenue qu'à la condition de s'effectuer dans la même association, elle-même affiliée aux 2 fédérations concernées, sauf dérogation accordée par le Comité départemental (voir article 10 du Règlement intérieur de l'UFOLEP).

Lors de sa demande de licence UFOLEP, l'intéressé doit OBLIGATOIREMENT faire état de sa licence dans une autre fédération.

2.3 MUTATIONS

Utiliser l'imprimé modèle figurant en annexe 1 du présent règlement.

Les licenciés pratiquant le Bike Trial à l'Ufolep et désirant changer de club ou de fédération doivent se conformer aux règlements en vigueur à l'UFOLEP.

Périodes de mutations :

- Entre associations UFOLEP : du 1^{er} au 15 octobre
- Autres fédérations : du 1^{er} au 15 novembre

En dehors de ces périodes, seules les mutations demandées à titre exceptionnel seront examinées

Les mutations inter départementales sont soumises, obligatoirement, à l'accord du comité départemental quitté et recevant.

Pour bénéficier de la non-obligation de formuler une demande de mutation, les intéressés doivent rester une saison sportive sans licence ou lorsque le club quitté cesse son activité.

Pour les mutations inter fédérations, c'est le régime de la fédération quittée qui sera appliqué.

2.4 LES ÉPREUVES DE BIKE TRIAL

2.4.1 VOIR CHAPITRE « 1 LES ÉPREUVES »

2.4.2 CHAMPIONNAT NATIONAL UFOLEP DE BIKE TRIAL 20" et 26"

Il rassemble les sélectionnés de différents Comités départementaux.

Ce Championnat est TOUJOURS organisé sur une manche UNIQUE et est exclusivement réservé aux licenciés UFOLEP.

Engagements :

1. Le Comité départemental organisateur envoie le dossier d'inscription à tous les départements pour information aux clubs. Ce dossier doit parvenir dans les départements au moins 2 mois avant l'épreuve.
2. Les sélectionnés de chaque département sont inscrits collectivement, par leur Comité départemental, sur la fiche prévue à cet effet et jointe au dossier d'engagement. Chaque sélectionné doit avoir participé à une épreuve qualificative. Sa licence doit avoir été homologuée au moins 8 jours avant cette épreuve.

Le tarif d'engagement est fixé chaque année par le Comité directeur national.

Classements individuels ouverts aux pilotes d'au moins 10 ans (date de naissance avant le 1^{er} janvier de l'année du Championnat)

CATEGORIES : Voir tableau en couleur page 5

2.5 TROPHEE DE BIKE TRIAL 20" et 26"

Les pilotes de moins de 10 ans pourront participer au Trophée de Bike Trial UFOLEP, mais sans obtention de titre officiel – voir tableau en couleur page 5

Classements par Équipes

Chaque association y participe en additionnant les points de ses 5 meilleurs résultats toutes catégories confondus. Les points sont attribués en fonction de la place suivant le barème habituel inscrit au chapitre 1/i

Le dossier d'engagement est adressé par le Délégué départemental

- Soit au responsable de la CNS. Activités Cyclistes
- soit au membre de la CNS. qui le représentera sur l'épreuve

(dans les délais spécifiés par les organisateurs) à charge pour celui-ci de communiquer la liste des engagés au département organisateur.

Ce dossier comprend obligatoirement :

- La liste des engagés, signée par le Délégué départemental et, s'il y en a un, le responsable départemental ou régional du Bike Trial
- La photocopie des licences non obligatoire si inscription par internet une liste certifiée par le Délégué et portant le n° des licences et leur date d'homologation
- Il est inutile d'envoyer un chèque, la Comptabilité nationale vous enverra le montant à régler après l'épreuve.

Amendes, Motifs donnant lieu à amende :

- Absence de présentation de licence
- Licence incomplète (absence de photo)
- Absence non justifiée du sélectionné

Le présent Règlement National UFOLEP pour la pratique du Bike Trial a été adopté par la Commission Nationale des Activités Cyclistes, le 04/01/2010 et entériné par le Comité Directeur National le 05/01/2010 à Paris.

Il remplace et annule toutes les éditions précédentes ainsi que les tirages sans date. Il est applicable à compter de la saison sportive 2009/2010.

3. ANNEXE 1 : BIU - EBU Critères de participation

RELATIONS AVEC LA B. I. U. :

Comme suite à la convention entre l'UFOLEP et l'Union Internationale de BikeTrial (B. I. U.), les pilotes français peuvent participer aux épreuves suivantes :

Organisation BIU – le Championnat du Monde de Bike Trial – Les épreuves de Coupe du Monde Indoor

De même, ils pourront participer aux épreuves européennes organisées par l'European Biketrial Union

EBU – Le Championnat d'Europe, manche unique – La coupe d'Europe, plusieurs manches.

La licence UFOLEP est reconnue officiellement par la BIU, mais les pilotes désirant participer aux épreuves internationales devront demander une licence – BIU – au délégué BIU

Catégories d'âges concernés par ces épreuves :

A - Elite – Sélection - Jaune

Seniors - 19 et plus – Rouge

Juniors - 16-17-18 ans – Rouge

B – Minime - 13-14-15 ans – Bleu

Benjamin – 10-11-12 ans – Blanc

Poussin – 7-8-9 ans – Vert

C – Féminine – 7 ans et plus - Orange

Chaque année des pilotes français peuvent participer à ces épreuves.

- 20 le samedi, pour les catégories POUSSIN, BENJAMIN et MINIME. Les FEMININES sont hors quota.
- 20 le dimanche, pour les catégories JUNIOR - SENIOR. Les ELITES sont hors quota.

Critères de Participation 2010 :

- Coupe d'Europe EBU – avoir participé à au moins une manche régionale UFOLEP 2009/2010 – pour les épreuves ayant lieu avant le National UFOLEP 2010
- Championnat du Monde BIU – avoir participé au Championnat National UFOLEP 2010
- En cas de nombre trop important de candidats, le choix sera effectué en fonction des résultats du Championnat National UFOLEP
- En cas de désistement d'un pilote sélectionnable, un remplaçant sera cherché parmi les pilotes en suivant l'ordre de la liste établie par la CNS.

Les pilotes doivent s'engager :

- À être présent pour les formalités administratives à l'heure prévue par le pays organisateur.
- À être présent pour la cérémonie d'ouverture à l'heure prévue par le pays organisateur.
- À porter la tenue de l'équipe nationale durant les cérémonies d'ouverture et de clôture.
- À être représentatif de la France et de l'UFOLEP nationale durant la durée des compétitions.
- Tout pilote sélectionné devra signer la charte de recommandations et de bonne conduite l'engageant personnellement en tant que membre de la délégation UFOLEP.
- Pour les pilotes mineurs, ce document sera signé par les parents.

Pour tout point non abordé dans cette annexe, voir le règlement national du BikeTrial.

Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser à robichon.jacky@wanadoo.fr (responsable Bike Trial de la CNS Activités Cyclistes)

FORMULAIRE DE MUTATION NATIONAL

A télécharger sur le site des Activités Cyclistes: http://www.activites-cyclistes-ufolep.info/reservoir-doc/doc_view/92-formulaire-de-mutation-national.raw?tmpl=component