

**B** **REGLEMENT BELGE DU SPORT CYCLISTE**  
(version au 01.02.26)

**TITRE II : EPREUVES SUR ROUTE**

**Chapitre I : CALENDRIER ET PARTICIPATION**

**Junior development teams**

**2.1.004 bis B** En vertu de l'article 2.1.004 bis, l'UCI introduit à partir du 1/01/2026 les junior development teams. Dans le cadre du règlement de l'UCI récemment publié, Belgian Cycling, Cycling Vlaanderen et Wallonie-Bruxelles cycling ne voient pas la nécessité de créer des niveaux entre les différentes équipes dans la catégorie des juniors. Les équipes seront uniquement enregistrées comme club avec des coureurs auprès de Cycling Vlaanderen ou Wallonie-Bruxelles cycling selon les règles valables au sein de ces fédérations. Les clubs pourront cependant obtenir la reconnaissance comme club jeunesse (j-club), conformément aux exigences stipulées à l'art. 101.8.

**2.1.005 B**

**Juniors**

Chaque équipe (belge et étrangère) qui participe à une épreuve internationale UCI pour Juniors payera un montant de € 50,- à l'inscription auprès du jury. Ce montant est destiné au Fonds de la Jeunesse.

**Elite/U23 (H)**

Les organisateurs d'épreuves belges de la classe UCI ME .2 sont obligés d'inviter toutes les équipes continentales belges pour participation.

Les organisateurs d'épreuves belges de la classe UCI MU .2 sont obligés d'inviter toutes les équipes continentales belges CP3 pour participation.

Les organisateurs d'épreuves belges de la classe UCI .1 sont obligés d'inviter pour participation toutes les équipes continentales belges du label CP1 qui répondent aux conditions sportives imposées annuellement par Belgian Cycling.

Concernant la participation de ces équipes, les organisateurs ne peuvent dans aucun cas imposer des conditions supplémentaires

Conditions sportives 2025: l'ensemble des coureurs membre d'une équipe continentale ayant le label CP1 doit totaliser au moins 150 points au classement actualisé de l'UCI Europe Tour et cela au moment du dépôt du dossier des coureurs par l'équipe continentale auprès de la Belgian Cycling.

**Femmes Elite**

Les organisateurs d'épreuves belges de la classe UCI FE.2 sont obligés d'inviter tous les clubs féminins belges pour participation.

Concernant la participation de ces équipes, les organisateurs ne peuvent dans aucun cas imposer des conditions supplémentaires.

Les clubs féminines belges qui veulent être considérés envoient leur liste d'affiliées qui comprendra nom, nationalité, date de naissance, UCI ID et pour les coureurs étrangers une copie des licences, au secrétariat sportif de Belgian Cycling avant le 31 décembre.

Belgian Cycling publiera le 2 janvier la liste des clubs féminines sur son site internet : [www.belgiancycling.be](http://www.belgiancycling.be)

## 2.1.008 B **Calendriers nationaux**

Une équipe mixte peut prendre le départ lors des épreuves des classes 12, 13, 14, 15, 16 et 17. Une équipe mixte peut être composée d'un maximum de deux équipes de clubs belges et lorsque celles-ci sont représentées par au moins deux coureurs (par exemple (4+2), (3+3), etc.). Un club qui forme une équipe mixte ne peut pas participer lui-même à la même épreuve, ni former une équipe mixte avec plusieurs clubs. Les coureurs qui font partie de l'équipe mixte, doivent porter le maillot de leur club habituel et doit être désignée sur les documents de l'épreuve par l'addition des noms des clubs qui la composent, suivi de « mix ».

Dispositions administratives :

- L'organisateur doit donner son autorisation écrite pour la participation et ;
- Les clubs qui font partie de l'équipe mixte doivent tous avoir reçu l'autorisation écrite du président RPC provincial du siège du club, conformément au modèle en annexe, mentionnant les noms des coureurs qui feront partie de l'équipe mixte.

### **Coureur en renfort**

Lors des épreuves des classes 12 **IC1/IC2**, 13, 14, 15, 16 et 17, à l'exception des compétitions Belgian Cycling (Coupe de Belgique, U23 Road Series,...), toute équipe de club (aucune équipe UCI) pourra ajouter un coureur en renfort (pas de coureurs UCI, ni titulaires de licences individuelles) si les conditions suivantes sont remplies:

- Uniquement pour les équipes de club belges (aucune équipe UCI);
- Uniquement pour les titulaires de licences belges (aucun coureur UCI, aucun titulaire de licence individuelle) **ou coureurs/coureuses avec la nationalité belge ;**
- L'accord du club d'affiliation du coureur en renfort est requis et à soumettre à l'inscription auprès du jury;
- Le club d'affiliation du coureur en renfort ne participe pas à l'épreuve;
- Les coureurs d'un club ne peuvent pas participer en tant que coureur en renfort auprès de différents autres clubs ou différentes équipes mixtes lors de la même épreuve.
- **Un coureur en renfort porte le maillot du club avec lequel il participe à la course.**

## Chapitre II: DISPOSITIONS GENERALES

### 2.2.002 B Participation aux épreuves interclub du calendrier national pour les catégories élites et U23, juniors et U15.

La participation aux épreuves nationales interclub pour Elites & U23 est limitée à max. 175 coureurs et max. 25 équipes; chez les Juniors à max. 150 coureurs et max. 25 équipes et chez les U17 à max.120 coureurs et max. 24 équipes de 5 coureurs ou max. 30 équipes de 4 coureurs. Chez les U17, le nombre de voitures suiveuses est limité à 50% des équipes au départ.

Pour les épreuves comptant pour la Lotto-Coupe de Belgique, Topcompetition, **U23 Road Series et Women Cycling Series**, la commission route peut autoriser exceptionnellement des dérogations.

#### Participation aux CB

Les règles de participation aux CB route élite/élite 2/U23 (M) sont déterminées par le tableau de l'annexe 1 du présent règlement.

CB	Coureurs avec la nationalité Belge membres de :
<b>Contre la montre par équipes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Participation obligatoire des clubs qui participent à la Lotto Coupe de Belgique</li><li>- Autres clubs/équipes UCI belges Elites s/c &amp; U23, en dehors de la Coupe de Belgique Elites <del>s/c</del> 2 &amp; U23, peuvent participer à condition de poser leur candidature au plus tard le 15 mai.</li><li>- Autres clubs U17 et Juniors en dehors des clubs participant à la Coupe de Belgique, qui sont conformes à la contribution au fonds de solidarité, peuvent participer à condition de poser leur candidature au plus tard le 15 mai.</li><li>- Pas d'équipes mixtes</li></ul>

#### **CB contre la montre par équipes Elites & U23, juniors & U15 (H)**

Participation obligatoire des équipes qui participent à la Lotto-Coupe de Belgique Elites & U23, juniors et U15. Participation avec max. 6 et min. 4 coureurs. Tous les coureurs doivent être en possession d'une licence au nom du club en question délivré par Belgian Cycling, Cycling Vlaanderen ou **Wallonie-Bruxelles Cycling**. Ceci pour les Belges et étrangers.

Elites et U23 : **Deux titre seront attribués. 1 pour les équipes continentales UCI et 1 pour les équipes de club. (les Equipes de l'UCI WorldTour et les équipes proteam n'entrent pas en ligne de compte)**

#### **CB contre la montre par équipes Dames Elite :**

Participation obligatoires des équipes féminines UCI et les clubs avec max. 6 et min. 4 concurrentes de l'UE qui sont membres du club/de l'équipe. Etre membre implique : être en possession d'une licence au nom du club/de l'équipe en question.

Les équipes mixtes peuvent également participer, mais n'entrent pas en ligne de compte pour le titre ou une médaille

**CB contre la montre par équipes Filles U17 & Femmes juniors :**

Les équipes doivent être composées de max. 4 concurrentes et min. 3 concurrentes de l'UE qui sont membres du club. Etre membre implique : être en possession d'une licence au nom du club/de l'équipe en question.

Les équipes mixtes peuvent également participer, mais n'entrent pas en ligne de compte pour le titre ou une médaille.

**§2 Organisation**

**Radio-Tour**

**2.2.021 B** Dans toutes les épreuves belges par équipe et les épreuves élite individuelles le service d'information "radio-tour" doit être assumé obligatoirement par un ou plusieurs véhicules de l'équipe reportage de Belgian Cycling ou de l'aile qui met à la disposition de l'organisation les appareils nécessaires et réglementaires. Les organisateurs sont tenus inconditionnellement d'accepter la présence de ce service et ce y compris:

- la publicité apposée sur les véhicules par Belgian Cycling ou de l'aile
- le franchissement de la ligne d'arrivée par ces véhicules dans le respect des instructions des commissaires de course.

**§3 Déroulement de l'épreuve**

**Développement**

**2.2.023 B** Pour les Juniors (H & F), le développement maximum autorisé est de **10,16 mètres et 7,68 mètres** pour les U17 (H & F) lors des épreuves du calendrier national et régional et pendant les championnats nationaux. Cette limitation est seulement d'application lors des épreuves route, NON applicable pour les épreuves cyclo-cross, épreuves sur piste (pignon fixe), **épreuves gravel** et les épreuves VTT.

**Communication en course**

**2.2.024 B** L'emploi de moyens communication par radio ou autre communication ne sont plus permis que dans les épreuves suivantes:

1. CLM individuel
2. CLM par équipes

Dans les catégories suivantes :

- U17 (H & F)
- Juniors (H & F) ;
- U23 ;
- Elites (H & F).

Interdiction dans toutes les autres épreuves sauf World Tour (H & F), ProSeries, Classe 1 (H & F).

**Position sur le vélo**

**2.2.025 B** Position des leviers de frein sur le guidon – voir article 1.3.022 du règlement UCI et le guide de clarification du règlement technique UCI.

**2.2.032 bis B** Pour augmenter la sécurité des coureurs en compétition, les crochets de remorquage ou autre matériel dépassant le gabarit normal des véhicules dans les épreuves du calendrier national sont interdits entre le drapeau rouge et le drapeau vert.

**2.2.035 B** **[article est supprimé et inclus à l'article 102.14]**

### Chapitre III : EPREUVES D'UNE JOURNEE

#### 2.3.002 B

catégorie	Classe	distance
Hommes EaC	CB Elites Equipes UCI (M)	210 - 230 km
	CB CLM Elites Equipes UCI (M)	35 - 45 km
	EL IND	Max. 180 km
Elite (F)	CB	120 - 140 km
	CB CLM	25 - 35 km
	1.15 (A,B, IC, IC2)	max. 100 km
U23/EI2 (H)	CB	160 - 180 km
	CB CLM	25 - 35 km
	1.12/2.12 IC1	max. 160 km
	1.12/2.12 IC2	max. 140 km
	1.12/2.12 IC3	max. 100 km
	1.13/2.13 IC1	max. 160 km
	1.12 IC 2 CdB	Max. 160 km
	1.13/2.13 IC2	max. 140 km
U23 (F)	CB	120-140 km (roulent ensemble avec les Dames Elite)
	CB CLM	25 - 35 km
Juniors (H)	CB	120 - 140 km
	CB CLM	20 - 30 km
	1.14 IC	max. 120 km
	2.14 IC	max. 120 km
Juniors (F)	CB	max. 80 km
	CB CLM	10 - 15 km
	IC 1.16 (junior)	Max. 90 km
U17 (H)	CB 2e jaars	70 - 80 km
	CB 1e jaars	60 - 70 km
	CB CLM	10 - 15 km
	1.17 IC	max. 80 km (max. 60 km jusqu'au 3 ième weekend de la saison)
	2.17 IC	Etape max. 70 km (max. 60 km jusqu'au 3 ième weekend de la saison)
U17 (F)	CB	max. 60 km
	CB CLM	10 - 15 km
	IC 1.16(U17)	Max. 60 km
U15 (H & F)	CB U15 (H)	40 - 50 km
	CB U15 (F)	30 - 40 km
	CB U14	25 - 30 km
	CB U13	20 - 25 km
	CB CLM U15	5 - 12 km
	CB CLM U14	2 - 7 km
	CB CLM U13	2 - 5 km

## **2.3.018 B Voitures suiveuses aux championnats de Belgique sur route**

L'ordre des voitures suiveuses des équipes aux Championnats de Belgique sur route sera déterminé comme suit:

### **C.B. Femmes Elite**

1. les voitures des UCI WorldTeams représentés à la réunion des directeurs sportifs (nonobstant le nombre de participants), selon le classement par équipes de l'UCI WorldRanking ;
2. les voitures des équipes continentales féminines (nonobstant le nombre de participants), représentées à la réunion des directeurs sportifs, selon le classement par équipes de l'UCI WorldRanking ;
3. autres voitures -représentées à la réunion par tirage au sort:
  - pour les équipes/clubs avec au moins 5 concurrentes au départ ;
  - voitures des sections provinciales représentées à la réunion des directeurs sportifs.
4. tirage au sort pour :
  - les équipes/clubs avec au moins 5 concurrentes au départ, non représentées à la réunion des directeur sportifs
  - voitures des sections provinciales non représentées à la réunion des directeurs sportifs.

Les coureurs appartenant à des clubs ayant moins de 5 coureurs au départ seront assistés par les sections provinciales

Les équipes avec plus de 8 coureurs participants peuvent suivre l'épreuve avec un deuxième véhicule, qui sera placé après et dans le même ordre que la première colonne de voitures. Si une équipe a plus de 16 coureurs au départ, trois voitures peuvent suivre. Dès qu'il y aura moins de 16 coureurs en course, la 3ème voiture quittera la course immédiatement.

Si, le jour de l'épreuve, il est constaté qu'une équipe n'a pas suffisamment de coureurs au départ pour appartenir au groupe 3 ci-dessus, le collège des commissaires attribuera un nouveau numéro d'ordre à cette équipe dans la groupe 4.

Les véhicules doivent être pilotés par un directeur sportif/chef d'équipe licencié.

### **C.B. Elites avec Contrat (H)**

1. les voitures des UCI WorldTeams représentés à la réunion des directeurs sportifs, avec au moins 5 participants, selon le classement par équipes de l'UCI WorldRanking ;
2. les voitures des UCI ProTeams et des équipes continentales, représentées à la réunion des directeurs sportifs, avec au moins 5 participants, selon le classement par équipes de l'UCI EuropeTour ;
3. les voitures des équipes non classées, représentées à la réunion des directeurs sportifs, avec au moins 5 participants, par tirage au sort ;
4. les voitures des UCI WorldTeams, représentés à la réunion des directeurs sportifs, avec moins de 5 participants, selon le classement par équipes de l'UCI WorldRanking;
5. les voitures des UCI ProTeams et des équipes continentales, représentées à la réunion des directeurs sportifs, avec moins de 5 participants, selon le classement par équipes de l'UCI EuropeTour ;
6. les voitures des équipes non classées, représentées à la réunion des directeurs sportifs, avec moins de 5 participants, par tirage au sort
7. les voitures de toutes les équipes, non représentées à la réunion des directeurs sportifs, par tirage au sort.

Pour déterminer le nombre de coureurs participants par équipe, le nombre effectif de coureurs au départ sera pris en compte. Dans le cas où deux ou plusieurs équipes sont suivies par une seule voiture – il sera tenu compte du nombre de participants de l'équipe la mieux représentée.

Les équipes avec plus de 8 coureurs participants peuvent suivre l'épreuve avec un deuxième véhicule, qui sera placé après et dans le même ordre que la première colonne de voitures. Si une équipe a plus de 16 coureurs au départ, trois voitures peuvent suivre. Dès qu'il y aura moins de 16 coureurs en course, la 3ème voiture quittera la course immédiatement.

Si, le jour de l'épreuve, il est constaté qu'une équipe n'a pas suffisamment de coureurs au départ pour appartenir au groupe 1, 2 ou 3 ci-dessus, le collège des commissaires attribuera un nouveau numéro d'ordre à cette équipe dans les groupes 4, 5 ou 6, suivant le groupe auquel elle appartient.

Les véhicules doivent être pilotés par un directeur sportif/chef d'équipe licencié.

### **C.B. Elites 2 et U23 (H)**

1. Tirage au sort pour les voitures des provinces et des clubs représentés à la réunion avec au moins 5 coureurs au départ.
2. Tirage au sort pour les voitures des sections provinciales représentées à la réunion des directeurs sportifs avec moins de 5 coureurs au départ.
3. Tirage au sort pour les voitures des sections provinciales et des voitures de club avec au moins 5 coureurs au départ et qui ne sont pas représentées à la réunion des DS.

Les véhicules doivent être pilotés par un directeur sportif/chef d'équipe licencié

Les coureurs appartenant à des clubs ayant moins de 5 coureurs au départ seront assistés par les sections provinciales

### **C.B. Juniors (H & F)**

1. Tirage au sort pour les voitures des provinces et des clubs représentés à la réunion avec au moins 5 coureurs au départ.
2. Tirage au sort pour les voitures des sections provinciales représentées à la réunion des directeurs sportifs avec moins de 5 coureurs au départ.
3. Tirage au sort pour les voitures des sections provinciales et des voitures de club avec au moins 5 coureurs au départ et qui ne sont pas représentées à la réunion des DS.

Les véhicules doivent être pilotés par un directeur sportif/chef d'équipe licencié

Les coureurs appartenant à des clubs ayant moins de 5 coureurs au départ seront assistés par les sections provinciales

### **C.B. U17 (H & F)**

Les épreuves seront suivies par seulement 3 véhicules neutre, dont minimal 2 voitures.

#### Briefing CB

La réunion des chefs d'équipe pour le CB juniors (H & F), pour le CB élite 2 et U23, organisés le même jour, ont lieu à des moments différents, compte tenu des aspects suivants:

- Les équipes & provinces présentes à l'heure à la première réunion des chefs d'équipe du jour sont considérées comme présentes pour le tirage au sort des voitures de la 2<sup>e</sup> réunion des chefs d'équipe.

Le président du jury de la première course transmet les noms des équipes & provinces présentes au président du jury de la deuxième course

## Interclubs U17 (.17)

### Véhicules suiveurs dans les compétitions nationales U17

- **Interclubs U17**: max. 50% voitures suiveuses de clubs sur la base du nombre de clubs inscrits.\*
- **Coupe de Belgique U17** : le nombre de véhicules suiveurs reste limité à 50 % des équipes engagées.
- **Topcompétition**: uniquement des véhicules neutres\*\*
- **Courses de côte**: uniquement des véhicules neutres\*\*
- **Championnat de Belgique** : uniquement des véhicules neutres

\*Au plus tard quatre semaines avant l'épreuve l'organisateur envoie la liste des équipes participantes à [info@belgiancycling.be](mailto:info@belgiancycling.be). La commission route déterminera quelles voitures pourront suivre. Si un nombre impair d'équipes par province est au départ, 2 équipes de différentes provinces pourront être mis ensemble dans le même véhicule, sur décision de la commission route.

Les provinces se répartissent comme suit : Flandre-Occidentale, Flandre-Orientale, Brabant-Flamand, Anvers, Limbourg et Wallonie

\*\* Les véhicules suiveurs provinciaux sont autorisés afin de soutenir les véhicules neutres lorsqu'il s'agit d'une course en ligne en vertu de l'AR (Parcours ouvert muni d'un ou plusieurs trajets d'au moins 20 km). Dans tous les autres cas, la règle existante reste inchangée: uniquement des véhicules neutres.

Les organisateurs concernés prévoient les véhicules neutres nécessaires, conformément à l'article 102.15.

**2.3.027 B** Les U17 garçons peuvent être ravitaillés dans les épreuves sur route. Ceci doit se faire du côté de la route excepté dans les 30 premiers km et les 15 derniers km en accord préalable entre l'organisateur et le président du Jury dans une zone de ravitaillement qui doit être suffisamment longue et large. Le ravitaillement à partir d'une voiture et dans la zone d'arrivée est interdit.

**2.3.029 B** Lors des épreuves IC .17 et les épreuves comptant pour la Coupe de Belgique et topcompétition U17 des changements de vélo ou l'assistance mécanique peuvent se faire sur le circuit entier sauf dans la zone d'arrivée. Cette assistance sera exécutée par du personnel du club compétent.

#### **Passages à niveau**

**2.3.034 B** Le passage à niveau est fermé quand les feux rouges et la sonnerie se déclenchent. Le passage à niveau reste fermé jusqu'au moment les feux blancs s'allument.

**2.3.035 B** Dès que le feu rouge s'allume les coureurs qui se présentent au passage à niveau doivent s'arrêter au plus vite. Si cela se passe au milieu du peloton ou d'un groupe le commissaire présent opérera une rapide neutralisation dès la mise en route de l'entièreté du groupe pour reconstituer le groupe tel qu'il se présentait en arrivant au passage. Les coureurs ne peuvent repartir qu'après un signal claire du commissaire présent.

Il est interdit d'organiser des GPM, sprint intermédiaires ou classement quelconque dans une zone 5km avant et 5km après un passage à niveau.

Il est souhaitable, dans la mesure du possible, d'éviter les passages à niveau lors des derniers 50km d'une épreuve.

Ensemble avec les services d'ordre, l'organisation et les jury des commissaires mettront tout en oeuvre pour que les traversées des passages à niveau se feront suivant le règlement en toute sécurité.

**2.3.039 B** Lors des épreuves du calendrier national, le collège des commissaires – sauf mention contraire préalable et en concertation avec la police et l'organisation – éliminera de l'épreuve des coureurs au plus tard au moment où ils se situent à 3 minutes derrière le dernier coureur du peloton principal. Ces coureurs ne sont plus repris dans le classement des épreuves d'un jour.

Lors des épreuves par étapes du calendrier national, le principe susmentionné s'applique également en respectant les dispositions supplémentaires suivantes relatives au droit de départ à la prochaine étape et à la rédaction des classements:

- Minimum 2/3 de la distance de l'étape doivent avoir été parcourus;
- 10 sec par km non parcouru à imputer en plus du retard accusé au moment où le dernier coureur est éliminé de la course ;
- Le retard total du coureur ne peut dépasser le délai décrit dans le guide technique de l'épreuve

**2.3.043 B** Le règlement UCI est également applicable pour l'attribution du titre de Champion Provincial, Régional ou de Belgique.

**2.4.001 B** Les distances maximum des contre la montre individuels sont les suivantes :

Hommes	U17	15 km
	Masters	70 km
Femmes	U17	12 km

**2.5.002 B** La distance maximum des épreuves contre la montre par équipes sera de:

Hommes	U17	20 km
	Masters	70 km
Femmes	U17	15 km

## Chapitre VII : CRITERIUMS

### 2.7.017 B Critériums Elites avec Contrat – conditions de participation

2/3 profs et 1/3 non-profs. Les profs sont membres de:

- Équipes WorldTour
- Équipes continentales Professionnelles
- Équipes continentales étrangères
- Elite avec contrat d'une équipe continentale belge.

Le montant des prix et contrats sont payés par Belgian Cycling dans les 60 jours après la course.

#### Criteriums (général)

Sur des circuits de 800 m – 1599 m : maximum 35 participants.

Sur des circuits de 1600 m et plus : maximum 50 participants.

#### Distances

Elites sans contrat	70 km
Juniors & elite (F)	60 km
U17	40 km
1.18 Open	70 km

2.8.002 B La participation à des épreuves nationales individuelles pour élites avec contrat (courses de kermesse) voir article 102.1.

## **Chapitre XVII : EQUIPES CONTINENTALES UCI**

### **2.17.001 B Equipes continentales – conditions de licence 2024**

Pour ce règlement consultez :

<https://www.belgiancycling.be/fr/disciplines/route/equipes/>

## 102.1 Conditions particulières concernant certaines catégories de membres Catégories et compétitions

### Elite individuel

#### Participation:

Dans les épreuves élite individuel, un maximum de 175 participants peuvent prendre le départ.

#### Coueurs autorisés:

- Elite / U23 met contract
- Elite 2
- U23

#### De quelles équipes:

- UCI Worldteams
- UCI Proteams
- Équipes continentales UCI / équipes professionnelles cyclo-cross UCI
- Équipes de clubs Belges
- Équipes de club étrangères (coueurs avec wildcard)

En fonction du nombre de participants par épreuve au cours de la saison précédente, les organisateurs ont droit à un maximum de 0,25,50 ou 75 wildcards. Les nouveaux organisateurs ont droit à un maximum de 50 wildcards. Les organisateurs veilleront toujours à ce que le nombre maximum de coueurs admis de 175 ne soit pas dépassé. La liste du nombre de wildcards autorisées peut être téléchargé sur le site [www.belgiancycling.be](http://www.belgiancycling.be) - disciplines - route - pré-inscriptions.

#### Inscription:

Les coueurs qui souhaitent participer à une épreuve élite individuel doivent se préinscrire obligatoirement auprès de l'organisateur. L'organisateur décide quels coueurs seront au départ.

Au plus tard 10 jours avant l'épreuve, **chaque organisateur** enverra la liste des participants recrutés au secrétariat sportif de Belgian Cycling ([road@belgiancycling.be](mailto:road@belgiancycling.be)), en renseignant le nom, le prénom, le club et UCI ID de chaque coueur.

Un coueur préinscrit peut annuler son inscription auprès de l'organisateur jusqu'à 3 jours avant l'épreuve. L'organisateur enverra au plus tard 2 jours avant l'épreuves les modifications au secrétariat sportif de Belgian Cycling ([road@belgiancycling.be](mailto:road@belgiancycling.be)), au président du jury et au opérateur des résultats ;

L'inscription le jour de la course n'est plus possible.

#### Sanctions:

Coueurs absent malgré la pré-inscription: <ul style="list-style-type: none"><li>• Ne participant pas à une autre épreuve</li><li>• Participant à une autre épreuve</li></ul>	Elite/U23 a/c, Elite 2, U23 <ul style="list-style-type: none"><li>• 50 euro</li><li>• 50 euro, suppression du classement de l'épreuve et, dans le cas échéant, remboursement des prix</li></ul>
--	---

#### Droit d'inscription:

- Coueurs auprès d'une équipe UCI ou coueurs Elite a/c en droit Belge
  - Pas de montant d'inscription
- Coueurs Elites 2 et U23
  - € 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coueurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.12 open**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs Elites avec contrat
- Coureurs Elites sans contrat
- U23

#### De quelles équipes:

- Equipes Pro continentales
- Equipes Continentales / équipes professionnelles cyclo-cross UCI
- Equipes de club

#### Droit d'inscription:

- Coureurs auprès d'une équipe UCI ou coureurs Elite a/c en droit Belge
  - Pas de montant d'inscription
- Coureurs Elites sans contrat et U23
  - € 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coureurs étrangers d'équipes étrangères paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

L'épreuve ne peut pas être suivi par une voiture suiveuse

### **1.12 IC1 / 2.12 IC1**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs Elites avec contrat
- Coureurs Elites sans contrat
- U23

#### De quelles équipes:

- Equipes continentales belges UCI / équipes professionnelles cyclo-cross belges UCI
- Equipes de club belges
- Sélections provinciales, régionales, nationale belges (sans coureurs WT)
- Maximum trois équipes de club/sélections régionales/nationales étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- L'Equipe Nationale Militaire (même avec des coureurs d'une équipe qui participe à la même épreuve)
- Maximum 5 équipes de club/sélections régionales/nationales étrangères cf. accords frontaliers avec fédérations avoisinantes (NED-FRA-GER-LUX-GBR) (avec autorisation de la commission route) (sans coureurs d'équipes UCI)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B

#### Droit d'inscription:

- Coureurs auprès d'une équipe UCI ou coureurs Elite a/c en droit Belge
  - Pas de montant d'inscription
- Coureurs Elites 2 et U23
  - € 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.13 IC1 / 2.13 IC1**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs Elites avec contrat U23
- U23

#### De quelles équipes:

- Equipes continentales belges UCI / équipes professionnelles cyclo-cross belges UCI
- Equipes de club belges
- Sélections provinciales, régionales, nationale belges (sans coureurs WT)
- Maximum trois équipes de club/sélections régionales/nationales étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- L'Equipe Nationale Militaire (même avec des coureurs d'une équipe qui participe à la même épreuve)
- Maximum 5 équipes de club/sélections régionales/nationales étrangères cf. accords frontaliers avec fédérations avoisinantes (NED-FRA-GER-LUX-GBR) (avec autorisation de la commission route) (sans coureurs d'équipes UCI)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B

#### Droit d'inscription:

- Coureurs auprès d'une équipe UCI ou coureurs Elite a/c en droit Belge
  - Pas de montant d'inscription
- Coureurs Elites 2 et U23  
€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.12 IC2 / 2.12 IC2**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs elites sans contrat
- U23
- Elite 3
- Master

#### De quelles équipes:

- Equipes de club belges
- Maximum trois équipes de club étrangères (clubs frontaliers inclus) (sans coureurs d'équipes UCI)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B (sans coureurs d'équipes UCI).
- Equipes belges composées de coureurs de clubs et individuel (dont évt. Des Elite 3 et Masters)
- Sélections provinciales, régionales, nationales belges (sans coureurs d'équipes UCI)
- L'Equipe Nationale Militaire (même avec des coureurs d'une équipe qui participe à la même épreuve)
- **Pas de sélections régionales, nationales étrangères**
- Seules les équipes de clubs complètes et les équipes mixtes d'au moins 4 coureurs entrent en ligne de compte pour le classement interclubs (pas les équipes composées)

#### Droit d'inscription:

€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre  
+ 6€ (pour elite 3 & masters)

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.12 IC3 / 2.12 IC3**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs elites sans contrat
- U23
- Elite 3 U23

#### De quelles équipes:

- Les équipes de clubs belges (aucun club des U23 Road Series). Les clubs participant à la Coupe de Belgique peuvent également prendre le départ à l'IC3.
- Maximum trois équipes de clubs étrangères des amateurs & masters, y compris les clubs voisins
- Equipes mixtes: cf. art. 2.1.008 B (aucun coureur d'équipes UCI)
- Équipes composées belges: équipes de coureurs de club et individuels (dont éventuellement Elite 3 et Masters)
- Sélections belges provinciales, régionales et nationales (sans coureurs d'équipes UCI ou coureurs de clubs des U23 Road Series)
- L'Equipe Nationale Militaire (même y compris des coureurs d'une équipe participant à la même épreuve)
- Aucune sélection régionale ou nationale étrangère
- Seules des équipes de clubs à part entière et des équipes mixtes d'au moins quatre coureurs entrent en ligne de compte pour le classement des clubs (cela ne vaut pas pour les équipes composées)

#### Droit d'inscription:

€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.13 IC2 / 2.13 IC2**

#### Coureurs autorisés:

- Coureurs elites sans contrat
- U23
- Elite 3 U23

#### De quelles équipes:

- Equipes de club belges
- Maximum trois équipes de club étrangères (clubs frontaliers inclus) (sans coureurs d'équipes UCI)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B (sans coureurs d'équipes UCI).
- Equipes belges composées de coureurs de clubs et individuel (dont évt. Des Elite 3 U23)
- Sélections provinciales, régionales, nationales belges (sans coureurs d'équipes UCI)
- L'Equipe Nationale Militaire (même avec des coureurs d'une équipe qui participe à la même épreuve)
- **Pas de sélections régionales, nationales étrangères**
- Seules les équipes de clubs complètes et les équipes mixtes d'au moins 4 coureurs entrent en ligne de compte pour le classement interclubs (pas les équipes composées)

#### Droit d'inscription:

€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre  
+ 6€ (pour elite 3 U23)

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.15 IC 1 / 2.15 IC 1**

#### Coureurs autorisés:

- Femmes U23 / Elites
- Juniors

#### De quelles équipes:

- Equipes Féminines belges UCI
- Equipes de club belges
- Maximum trois équipes de club étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- Maximum 5 équipes de clubs étrangères cf. accords frontaliers avec fédérations avoisinantes (NED-FRA-GER-LUX-GBR) (avec autorisation de la commission route)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B
- Sélections provinciales, régionales, nationale belges (sans coureurs des équipes féminines UCI)

#### Droit d'inscription:

€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

### **1.15 IC2 / 2.15 IC2**

#### Coureurs autorisés:

- Femmes U23 / elites 2
- juniors
- Elite 3/Master

#### De quelles équipes:

- Equipes de club belges
- Maximum trois équipes de club étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- Maximum 3 équipes de clubs étrangères cf. accords frontaliers avec fédérations avoisinantes (NED-FRA-GER-LUX-GBR) (avec autorisation de la commission route)
- Equipes mixtes : cf. Art. 2.1.008 B (sans coureurs d'équipes UCI).
- Equipes belges composées de coureurs de clubs et individuel (dont évt. Elite 3 et Masters)
- Sélections provinciales, régionales, nationales étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- Sélections régionales, nationales étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)
- Seules les équipes de clubs complètes et les équipes mixtes d'au moins 4 coureurs entrent en ligne de compte pour le classement interclubs (pas les équipes composées)

#### Droit d'inscription:

€ 10 + € 5 garantie dossard et plaque de cadre  
+ 6€ (pour elite 3 & masters)

(Les coureurs qui n'ont pas une licence Belge paient 5 € de droits d'inscription supplémentaires en tant que contribution pour l'assurance RC et assistance juridique)

- L'article 2.1.005 bis n'est pas applicable entre l'UCI Proteam et l'équipe continentale UCI pour les épreuves du calendrier national .12/.13 IC1.
- Des coureurs (non Belges) d'équipes continentales étrangères ne peuvent plus participer à des épreuves **1.12A**, 1.12B, 1.13, 2.12 ou 2.13.
- L'utilisation de dérailleurs est autorisé dans le développement maximum. Dans les épreuves de mountainbike le nombre de dents du pédalier doit être limité à 36. Chez les U15, le dérailleur maximum sur piste est de 5,93 m.
- Autorisé le mercredi et occasionnellement d'autres jours ouvrables pendant les vacances scolaires moyennant autorisation de l'aile compétente – à fixer par l'asbl Cycling Vlaanderen pour la Flandre et l'asbl FCWB pour la Wallonie.  
  
Dans des circonstances exceptionnelles, la Commission nationale peut autoriser des compétitions pour les écoliers en dehors des heures de scolaire (uniquement le mercredi avec départ à partir de 15h et le vendredi à partir de 18h et dans les jours précédant un congé scolaire).
- Semaine cycliste = période de 7 jour, commençant le lundi et terminant le dimanche.
- Excepté lorsqu'elles sont organisées en tant que course séparée, les U17(F) et Juniors(F) courent une même épreuve avec une même départ et une même arrivée.
- Aux jours qu' il n'y a pas d'épreuves sur le calendrier national organisées pour Juniors (F) et/ou Dames Jeunesse, elles pourront participer à des épreuves U17 ou une épreuve Elite (F). (développement libre pour les Juniors (F) si ils courent ensemble avec les Elites (F)) Les jours pendant lesquels des épreuves pour Juniors (F) et/ou Dames Jeunesse sont organisées ces concurrentes pourront, avec une limite maximale de 5 épreuves par année et à condition qu'elles obtiendront l'autorisation de leur Président provincial RPC, participer à une épreuve U17 et/ou

Elite (F). En outre la distance aller du domicile jusqu'à l'épreuve sera inférieure à 50km.

- Aux jours qu'il n'y a pas d'épreuves sur le calendrier national organisées pour U17 (F) et/ou Dames Jeunesse, elles pourront participer aux épreuves des U15(H) 14 ans ou une épreuve pour U17 (développement max. chez les U17(F) : 7,32mt; si elles participent à ces épreuves elles le peuvent avec leur propre développement) Les jours pendant lesquels des épreuves pour U17(F) et/ou Dames Jeunesse sont organisées ces concurrentes pourront avec une limite maximale de 5 épreuves par année et à condition qu'elles obtiendront l'autorisation de leur Président provincial RPC, participer à une épreuve U15 chez les 14 ans ou U17 (H). En outre la distance aller du domicile jusqu'à l'épreuve sera inférieure à 50km.
- L'âge est déterminé par la différence entre l'année de l'exercice en cours et l'année de naissance. Le coureur passe à une catégorie d'âge suivante au 1er janvier. Ceux qui font du cyclo-cross et de la piste passent dans la catégorie qu'ils rejoindront au 1er janvier de l'année suivante, dès l'ouverture de leur saison respective.
- U13 (F) roulent avec les U13 (H), U14 (F) roulent avec les U14 (H) et les U15 (F) roulent avec les U15 (H), tous avec leurs développements respectifs.
- Excepté un coureur Elite avec contrat, aucun autre coureur ne peut disputer plus d'une épreuve par jour.
- la descente de catégorie n'est pas autorisée pour toutes les catégories et disciplines. Des exceptions ne peuvent être autorisées qu'après approbation de la commission compétente.
- Les organisateurs de courses par étapes du calendrier national sont tenus de prévoir du logement pour les membres du jury suivants : le président du jury, le juge à l'arrivée et le chronométreur, si la distance aller-retour (domicile-course) est plus de 70 km. Le logement est à prévoir à partir de la fin de la première étape jusqu'au jour de la dernière étape. La commission des commissaires, cellule décidera si des logements sont à prévoir. Si l'organisateur ne prévoit pas de logement, les frais de déplacement pour les membres du jury mentionnés ci-dessus sont à charge de l'organisateur.
- Seuls les coureurs (U15, junior, U23, elite) de clubs avec une reconnaissance RPC, qui contribuent au fonds de solidarité, pourront participer aux épreuves RPC comptant pour la CdB (pour les U17 et juniors = seulement réservé aux clubs J), la Topcompétition, Lotto Cycling Cup, les CB, CP, épreuves Elites Individuel et épreuves RPC à l'étranger.

Des coureurs (U15, junior, U23, elite) d'autres clubs ne pourront pas participer aux susdites épreuves.

## 102.2

### Stagiaires auprès des équipes UCI

Pour rappel aux équipes enregistrées auprès de l'UCI, voici la réglementation concernant l'engagement de coureurs stagiaires.

Règle générale imposée par Belgian Cycling :

Des coureurs belges ne peuvent devenir stagiaire que moyennant l'autorisation écrite de l'équipe d'affiliation et de Belgian Cycling.

La Commission Route a lié à cela quelques conditions :

Epreuves UCI ME/MU 1.2/2.2 + interclubs nationaux 1.12/1.13 IC1 en 2.12/2.13 IC1:

Lorsque l'équipe d'affiliation et l'équipe de stage sont toutes les deux au départ d'une même épreuve, le stagiaire doit participer en tant que membre de l'équipe de stage. Si le coureur n'est pas sélectionné par son équipe de stage, il ne participe pas à l'épreuve.

Lorsque l'équipe de stage ne participe pas à une épreuve, le stagiaire peut faire partie de son équipe d'affiliation, moyennant une autorisation écrite de son équipe de stage.

Interclubs 1.12/13 IC1/IC2 en 2.12/13 IC1/IC2: Lorsque l'équipe de stage et pas l'équipe continentale ou le club du coureur participe à un IC 1.12 ou 1.13, le stagiaire peut seulement faire partie de son équipe de stage. Si le coureur n'est pas sélectionné par son équipe de stage, il ne participe pas à l'épreuve. Lorsque l'équipe d'affiliation et l'équipe de stage sont toutes les deux au départ d'une même épreuve, le stagiaire doit participer en tant que membre de l'équipe de stage.

Epreuves individuelles 1.12: Les stagiaires peuvent UNIQUEMENT y participer dans les couleurs du club d'affiliation.

Epreuves Elite Individuel : Le stagiaire doit rouler dans la tenue vestimentaire de son équipe de stage.

Les stagiaires Elite 2 ou Espoirs doivent participer aux épreuves pour lesquelles ils sont sélectionnés d'office (entre autres le C.P. et C.B.) et ceci avec le maillot de l'équipe d'affiliation.

Les stagiaires qui sont présélectionnés comme membre de l'équipe nationale doivent suivre le programme de l'équipe nationale, comme établi par la Commission Technico-Sportivo.

## **SECTION 3 : DEROULEMENT DES EPREUVES**

### **§1 Direction de l'organisation et de la compétition**

#### **Directeur de course & coordonateur de sécurité**

Dans toutes les courses cyclistes, un directeur de course et un coordonateur de la sécurité doivent être nommés, conformément à l'AR des courses cyclistes. Pour les courses en ligne, ces fonctions doivent être remplies par deux personnes distinctes. Pour les autres types de courses, une seule personne peut cumuler les deux fonctions, à condition que toutes les tâches des deux fonctions soient accomplies.

#### **Emplacement lors de l'épreuve:**

##### **Directeur de course:**

- En tant que passager du véhicule précédant les coureurs de l'épreuve

##### **Coordonateur de sécurité:**

- Lors des épreuves WorldTour et Pro Series : En tant que passager du véhicule entre 1 heure et 30' précédant l'épreuve
- Lors des autres épreuves : En tant que passager du véhicule précédant l'épreuve.

Les deux fonctions peuvent franchir la ligne d'arrivée si sur place dans les délais.

#### **Compétences:**

Les deux fonctions exigent une très bonne connaissance du parcours.

#### **Licence:**

Le directeur de course (adjoint(e)) et le coordonateur de sécurité doivent disposer d'une licence, en vertu du règlement de l'UCI, articles 1.1.10 et 2.2.35.

Les licences suivantes sont prévues:

- UCI Safety Manager WorldTour/ProSeries
- Directeur de course WorldTour/ProSeries
- UCI Safety Manager (autres)
- Directeur de course/coordonateur de sécurité

#### **Exigences pour l'obtention d'une licence:**

Afin d'obtenir une licence UCI Safety Manager WorldTour/ProSeries et UCI Safety Manager (autres), il suffit de figurer sur la liste des "responsables sécurité des événements UCI certifiés" reprise sur le site web de l'UCI.

Afin d'obtenir une licence de directeur de course/coordonateur de sécurité et de directeur de course WorldTour/Pro Series, une formation – composée de deux parties – est obligatoire:

- 1) Formation théorique
- 2) Test écrit

## **Equipement**

Le directeur de course et coordinateur de sécurité doivent avoir :

- Carte routière de la région de l'épreuve
- GSM
- Radio Tour
- Radio de sécurité

## **Tâches en guise de préparation de l'épreuve:**

### **Directeur de course:**

- Se charge de l'organisation générale
- Assiste aux différentes réunions préparatoires (e.a. services policiers, communes....)

### **Coordinateur de sécurité:**

- Exploration du parcours
- Exploration Way Out/Way In
- Sécurisation maximale
- Analyse des risques
- Assister aux réunions
- Point de contact services de secours et de sécurité et autorités administratives
- Responsable de la désignation et du briefing des signaleurs

## **Tâches avant le début de l'épreuve:**

Les deux fonctions sont responsables de:

- Organisation du briefing de sécurité
- Organisation du briefing signaleurs
- Assister aux briefings avant le départ

## **Tâches pendant l'épreuve:**

### **Directeur de course:**

- Se charge de l'organisation générale le jour de l'épreuve également
- Effectue des contrôles sur les autorisations et les laissez-passer (au départ et lors de l'épreuve)
- Assume la responsabilité du bon déroulement de l'épreuve
- Surveille que l'itinéraire autorisé soit suivi
- Veille à ce que la caravane de course et la caravane publicitaire respectent les conditions imposées

### **Coordinateur de sécurité:**

- En permanence en contact avec le directeur de course
- Sécurisation maximale du trajet de l'épreuve
- Point de contact services de secours et de sécurité et autorités
- Dispose de la liste nominative des signaleurs et doit la conserver jusqu'à six mois après l'épreuve.

### **Tâches après l'épreuve**

Les deux fonctions participent au débriefing avec le jury.

### **Demandeur de l'épreuve versus directeur de course/coordonateur de sécurité**

Une course cycliste est organisée par un club ou un bureau d'organisation qui introduit la demande. Le directeur de course et le coordinateur de sécurité ne doivent pas nécessairement faire partie de ce club (être membre de l'administration), mais peuvent être habilités par le club à se charger du bon déroulement sportif de l'épreuve et à exécuter les tâches des fonctions en question. Ces personnes doivent également être impliquées dans les réunions préalables avec la police, les communes et les villes afin d'assurer une exécution correcte de leurs tâches.

S'ils sont mandatés par le club en tant que directeur de course ou coordinateur de sécurité, ils deviennent toutefois membres de l'organisation cycliste (= l'épreuve même) qui est organisée par le club cycliste comme stipulé dans l'AR.

Le demandeur, souvent le responsable du club (= un membre de l'administration du club), est responsable de la demande correcte des licences requises auprès des communes, des villes et des fédérations.

La licence et la formation pour le directeur de course )/ et le coordinateur de sécurité, ainsi que les conditions y liées, s'appliquent exclusivement aux personnes spécifiquement chargées des tâches de directeur de course et/ou coordinateur de sécurité avant, pendant et après l'épreuve telle que décrite dans le texte ci-dessus.

Vous trouverez ci-dessous un tableau récapitulatif en ajoutant des fonctions du régulateur de sécurité et du régulateur de course.

Directeur de course	Coordinateur de sécurité Safetymanager (Règl. UCI)	Safety Regulator	Race Regulator Régulateur (Règl. UCI)
Majeur			
Membre de l'organisation			Désigné par l'organisation
Aucune compétence sportive			
<b>Engagement</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obligatoire lors de toutes les épreuves.</li> <li>▪ Outre un directeur de course, l'engagement d'un coordinateur de sécurité est obligatoire pour les épreuves en ligne.</li> <li>▪ Lors de toutes les autres épreuves, la fonction de directeur de course et de coordinateur de sécurité peut être assumée par la même personne, à condition qu'il exécute les tâches relevant des deux fonctions.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le coordinateur de sécurité peut décider de l'engagement éventuel du/des Safety regulator(s).</li> <li>▪ Le(s) Safety regulator(s) peut/peuvent être engagé(s) uniquement lors des épreuves en ligne.</li> </ul>	Obligatoire lors des épreuves suivantes: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UCI WorldTour <b>et UCI Womens World Tour</b> (2)</li> <li>▪ UCI Pro Series <b>et Classe 1</b> (1)</li> <li>▪ Belgian Cycling : épreuves diffusées en direct à la télé (1)</li> </ul>
<b>Emplacement lors de l'épreuve</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En tant que passager du véhicule précédant les coureurs de l'épreuve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En tant que passager du véhicule entre 1 heure et 30' précédant l'épreuve (World Tour et Pro Series).</li> <li>▪ Lors des autres épreuves en tant que passager du véhicule précédant l'épreuve).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En tant que passager sur la moto (soit en tête de course/soit en à l'arrière de la course, bras droit du coordinateur de sécurité)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En tant que passager sur la moto (bras droit du coordinateur de sécurité) Si 1 : devant l'épreuve Si 2 : 1° devant et 2° derrière</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peut franchir la ligne d'arrivée si sur place dans les délais.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doit utiliser les Way Outs/Way Ins afin de prendre place en tête de course et peut dépasser le peloton en cas de nécessité absolue.</li> <li>▪ Ne franchit pas la ligne d'arrivée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doit utiliser les Way Outs/Way Ins afin de prendre place en tête de course et peut dépasser le peloton en cas de nécessité absolue.</li> <li>▪ Ne franchit pas la ligne d'arrivée.</li> </ul>
<b>Compétences</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Très bonne connaissance du parcours</li> <li>▪ Possède les connaissances linguistiques nécessaires dans la région où se déroule la compétition.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Très bonne connaissance du parcours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Très bonne connaissance du parcours.</li> <li>▪ Connaissance terminologie cycliste anglais/français.</li> <li>▪ Expérience nécessaire lors des épreuves.</li> </ul>

Directeur de course	Coordinateur de sécurité Safetymanager (Règl. UCI)	Safety Regulator	Race Regulator Régulateur (Règl. UCI)
<b>Licence</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le directeur de course doit être porteur d'une licence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le coordinateur de sécurité doit être porteur d'une licence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le motard doit être porteur d'une licence pilote moto</li> <li>▪ Le safety Regulator doit être porteur d'une licence safety regulator.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le motard doit être porteur d'une licence pilote moto</li> <li>▪ Le Race Regulator doit être porteur d'une licence race regulator.</li> </ul>
<b>Equipements</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carte routière de la région de l'épreuve</li> <li>▪ GSM</li> <li>▪ Radio Tour</li> <li>▪ Radio de sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gilet</li> <li>▪ Sifflet</li> <li>▪ Brassard</li> <li>▪ C3</li> <li>▪ Ruban de signalisation</li> <li>▪ Drapeau jaune en forme de triangle isocèle</li> <li>▪ Radio Tour</li> <li>▪ Radio de sécurité</li> <li>▪ Gillet rouge (Race regulator)</li> </ul>		
<b>Tâches en guise de préparation de l'épreuve</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se charge de l'organisation générale</li> <li>▪ Assiste aux différentes réunions préparatoires (e.a. services policiers, communes....)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exploration du parcours</li> <li>▪ Exploration Way Out/Way In</li> <li>▪ Sécurisation maximale</li> <li>▪ Analyse des risques</li> <li>▪ Assister aux réunions</li> <li>▪ Point de contact services de secours et de sécurité et autorités administratives</li> <li>▪ Responsable de la désignation et du briefing des signaleurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exploration du parcours</li> <li>▪ Exploration Way Out/Way In</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exploration du parcours</li> </ul>
<b>Tâches avant le début de l'épreuve</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organisation du briefing de sécurité</li> <li>▪ Organisation du briefing signaleurs</li> <li>▪ Assister aux briefings avant le départ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Assister au briefing de sécurité</li> <li>▪ Mise en place de la caravane de course</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Assister aux briefings avant l'épreuve</li> <li>▪ Expliquer les directives nécessaires (briefing Presse et télé)</li> <li>▪ Mise en place de la caravane de course</li> <li>▪ Surveillance procédure de départ</li> </ul>	

Directeur de course	Coordinateur de sécurité Safetymanager (Règl. UCI)	Safety Regulator	Race Regulator Régulateur (Règl. UCI)
<b>Tâches pendant l'épreuve</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se charge de l'organisation générale le jour de l'épreuve également</li> <li>▪ Effectue des contrôles sur les autorisations et les laissez-passer (au départ et lors de l'épreuve)</li> <li>▪ Assume la responsabilité du bon déroulement de l'épreuve</li> <li>▪ Surveille que l'itinéraire autorisé soit suivi</li> <li>▪ Veille à ce que la caravane de course et la caravane publicitaire respectent les conditions imposées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En permanence en contact avec le directeur de course</li> <li>▪ Sécurisation maximale du trajet de l'épreuve</li> <li>▪ Point de contact services de secours et de sécurité et autorités</li> <li>▪ Dispose de la liste nominative des signaleurs et doit la conserver jusqu'à six mois après l'épreuve.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diriger les signaleurs mobiles</li> <li>▪ Veiller aux lacunes des dispositifs de sécurité et les combler</li> <li>▪ Engager le 2<sup>e</sup> véhicule d'ouverture (et l'enlever par la suite)</li> <li>▪ Surveiller l'annonce correcte des points à risque</li> <li>▪ Dispositifs nécessaires &amp; assistance éventuelle aux passages à niveau</li> <li>▪ Déviations le long du parcours et à l'arrivée (en concertation avec le race regulator)</li> <li>▪ Sécurisation de chutes</li> <li>▪ En permanence en contact avec le directeur de course/coordonateur de sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En tête de course: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Principalement positionnement Moto télé et Photo</li> <li>▪ Circulation de véhicules VIP</li> </ul> </li> <li>▪ Derrière la course: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Surveiller un SAS permettant aux équipes/au médecin de travailler</li> <li>▪ Sécurisation chutes</li> </ul> </li> <li>▪ Surveiller l'annonce correcte des points à risque</li> <li>▪ Prendre les dispositions nécessaires aux passages à niveau</li> <li>▪ Régler la circulation des véhicules près des zones de ravitaillement, sprints intermédiaires et prix de la montagne.</li> <li>▪ Déviations le long du parcours et à l'arrivée (en concertation avec le Safety regulator)</li> <li>▪ En permanence en contact avec le directeur de course</li> </ul>
<b>Tâches après l'épreuve</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Débriefing avec le jury</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Débriefing avec le jury</li> </ul>	

## Régulateur

Le régulateur **est une personne désignée par l'organisateur, faisant partie de l'équipe d'organisation.**

Il a été constaté que plusieurs dénominations de cette fonction ont été utilisées et que cette tâche n'est pas exécutée en vertu des dispositions du règlement de l'UCI.

Afin d'éviter que le Régulateur n'exécute d'autres tâches que celles prévues dans la réglementation, cette fonction est scindée.

À partir de la saison cycliste 2023, seules les dénominations Race Regulator et Safety Regulator seront encore utilisées.

### Race Regulator:

- Description de la fonction telle que stipulée au règlement de l'UCI
- L'UCI exige 2 régulateurs dans les courses de l'UCI WorldTour **et UCI Women's WorldTour** et 1 régulateur dans les courses de l'UCI ProSeries **et Classe 1.**
- Belgian Cycling exige un Race Regulator dans toutes les courses avec transmission télé en direct. Dans les autres courses, aucun Race Regulator n'est autorisé.
- Seules les personnes figurant sur la liste ci-jointe peuvent être engagées en tant que Race Regulator (elles porteront un numéro fixe durant toute la saison).
- Afin d'augmenter l'uniformité et la reconnaissance lors des épreuves en Belgique, Belgian Cycling prévoit des gilets rouges (uniformes) munis de l'intitulé blanc 'Race Regulator' et 'Safety Regulator'.
- La fonction de Race Regulator lors des épreuves cyclistes peut être seulement exercée dans les conditions suivantes:
  - Est membre de l'organisation et porteur d'une licence régulateur
  - Avoir réussi le cours de régulateur donné par la fédération
  - Est toujours passager sur une moto et se trouve dans la caravane de course (soit devant le peloton, soit derrière le peloton)
  - Le régulateur ne s'occupera pas de la direction sportive de l'épreuve
  - A l'expérience nécessaire dans le cyclisme (en tant que coureur, organisateur, motard,...)
  - A une bonne condition physique
  - Connaissance des règlements de Belgian Cycling et de l'UCI en vigueur
  - Connaissance de base de la terminologie cycliste en français/anglais
  - Agira fermement
  - Compétent linguistiquement – communication claire et précise utilisant un langage correct
  - Qualités de chef et un 'people manager'.
  - Possède une autorité naturelle et agira avec fermeté mais toujours avec du respect
  - Excellente connaissance du parcours et assistera aux reconnaissances au préalable
  - Assistera l'organisation dans la permanence (formalités administratives...)

- Assistera aux différentes réunions organisées la veille ou le jour de la course (réunion directeurs sportifs, réunion signaleurs mobiles, réunion motos presse, réunion chauffeurs,...)
- Assistera au placement des véhicules au départ et aidera également au bon déroulement du départ (en particulier le démarrage de la caravane devant la course)
- Travaillera en étroite collaboration avec la direction de course et le coordinateur de sécurité
- Anticipera des passages dangereux, les passages à niveau, pont mobiles,...
- S'arrêtera toujours à la hauteur d'une chute ou accident, quand la situation de la course le permet et sera en charge de la fluidité des véhicules pour que le service médical puisse se rendre rapidement et en bonne sécurité sur place, ainsi pour la protection des autres acteurs
- Quittera la course à temps pour se positionner aux dérivations des véhicules (à l'arrivée, des déviations sur le parcours,...) en collaboration ou non avec le Safety regulator et/ou la police
- Il travaille comme soutien pour toutes les parties concernées

#### Safety Regulator:

- Le Safety Regulator est en quelque sorte la prolongation mobile du coordinateur de sécurité.
- Le Safety Regulator peut être engagé exclusivement lors des épreuves en ligne.
- L'engagement de ce(s) Safety Regulator(s) relève de la compétence exclusive du coordinateur de sécurité, pouvant décider d'engager ou pas un ou plusieurs Safety Regulator(s), et cela compte tenu du nombre de:
  - Points à sécuriser le long du parcours
  - Déviations
  - Signaleurs mobiles
  - Way-out/way-ins
  - Passages à niveau
  - ...
- Les personnes figurant sur la liste ci-jointe peuvent exercer aussi bien la fonction de Race Regulator que celle de Safety Regulator, néanmoins pas en même temps.
- Belgian Cycling mettra à disposition un gilet aux Safety Regulators ne disposant pas d'un gilet. La radio team de Belgian Cycling apportera ces gilets.

## Chapitre VI : EPREUVES INTERCLUBS ET PAR ETAPES

### 102.4

#### Epreuves interclubs et par etapes du calendrier national

Nombre de jours de course autorisés dans des épreuves par étapes du calendrier national, avec l'accord préalable de la commission route nationale :

- U17 (2.17 et 2.16D): **minimum 3 jours, maximum 4 jours**;
- Juniors (2.14 et 2.16J) : **minimum 3, maximum 5 jours** ;
- Elites s/c et espoirs : **minimum 3, maximum 6 jours**.

Si une course par étapes se déroule sur le nombre maximum de jours permis, au moins une journée de course doit être organisée sous forme d'un contre-la-montre individuel ou par équipes.

1 jour avant l'épreuve par étapes ET 3 jours après la dernière étape disputée, un coureur U17 & junior ne peut pas participer à des épreuves. Pour les U17 pour les courses par étapes à partir de 3 jours et pour les juniors à partir de 4 jours. Si l'épreuve par étapes de la catégorie concernée comporte moins de jours de course que ceux décrits ci-dessus, la période de repos ne doit pas être respectée. **À partir du 1er janvier 2026, cela ne s'appliquera qu'aux courses en Flandre inscrites au calendrier de Cycling Vlaanderen et Belgian Cycling ou aux titulaires d'une licence Cycling Vlaanderen qui participent à :**

- **Des courses inscrites au calendrier de la FCWB**
- **Compétitions étrangères**
- **Les titulaires d'une licence FCWB doivent également respecter ce règlement lorsqu'ils participent à des compétitions inscrites au calendrier de Cycling Vlaanderen.**

Chaque organisateur doit envoyer pour approbation son guide technique et le règlement de l'épreuve au plus tard deux mois précédant son organisation, au coordinateur provincial de la commission RPC et au président du jury désigné.

#### **Epreuves interclubs et par etapes nationales pour Elites 2 s/e et U23 IC 1.12 IC1/1.13 IC1 & 2.12 IC1/2.13 IC1**

##### Participation

**Voir article 2.2.002 B et article 102.1**

Le nombre de coureurs par équipes est fixé par l'organisateur, mais ne pourra pas dépasser 8 (max. 175 participants et max. 25 équipes). L'âge des participants est fixé par les catégories selon le règlement UCI.

##### Circuit et distances

**Voir article 2.3.002 B.** Si l'épreuve se déroule sur un circuit local, celui-ci doit avoir par préférence une longueur minimale de 10 km. Il est possible de déroger à cette règle en concertation avec le délégué technique. Lors du tracé du parcours, il convient de veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'alternance entre les routes étroites et les routes plus larges.

##### Classements

Différents classements peuvent être prévus, seulement il y a lieu de les baser sur des critères sportifs uniquement. Sur base de ces classements, un maximum de 6 maillots de leader peuvent être prévus. Le maillot de leader dans le classement général individuel au temps est obligatoire. Les autres classements sont déterminés par le règlement de l'épreuve. Le leader dans chaque classement est tenu de porter le maillot de leader.

L'ordre de priorité des maillots est le suivant :

1. Classement général au temps
2. Classement général aux points
3. Classement général des monts

4. Autres (jeunes, combiné) : l'ordre d'importance est déterminé par l'organisateur.

### **Epreuves interclubs et par étapes nationales pour Juniors (H)**

#### Participation

#### **Voir article 2.2.002 B.**

Les épreuves interclubs de la classe 1.14 et 2.14 sont prioritairement ouvertes à des équipes belges : clubs, équipes provinciales, régionales et nationale, invitées au choix par l'organisateur, ainsi que pour un maximum de trois équipes étrangères. D'autres équipes étrangères frontalières pourront également participer cf. à l'article 2.1.011 du règlement UCI (accord frontaliers), moyennant accord préalable de la commission nationale Route, au plus tard deux mois avant l'épreuve. Une équipe étrangère frontalière doit avoir son siège aux pays-Bas, France, Royaume-Uni, Allemagne ou Luxembourg.

#### Circuits et distances

**Voir article 2.3.002 B.** Si l'épreuve se déroule sur un circuit local, celui-ci doit avoir par préférence une longueur minimale de 8 km. Il est possible de déroger à cette règle en concertation avec le délégué technique. Lors du tracé du parcours, il convient de veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'alternance entre les routes étroites et les routes plus larges.

#### Classements

Les épreuves par étapes sont disputées avec un classement général individuel au temps. Les épreuves sont disputées par étapes en ligne et par étapes contre la montre individuel et/ou par équipes. Excepté pour les dispositions particulières ci-après, les étapes en ligne sont disputées comme des courses d'un jour et les étapes contre la montre selon les dispositions repris aux règlements régissant les épreuves contre la montre.

Différents classements peuvent être prévus, seulement il y a lieu de les baser sur des critères sportifs uniquement.

Sur base de ces classements, un maximum de 6 maillots de leader peuvent être prévus. Le maillot de leader dans le classement général individuel au temps est obligatoire. Les autres classements sont déterminés par le règlement de l'épreuve. Le leader dans chaque classement est tenu de porter le maillot de leader.

L'ordre de priorité des maillots est le suivant :

1. Classement général au temps
2. Classement général aux points
3. Classement général des monts

Autres (jeunes, combiné) : l'ordre d'importance est déterminé par l'organisateur.

### **Epreuves interclubs et par étapes nationales pour U17 (H) et dames jeunesse**

#### Participation

#### **Voir article 2.2.002 B.**

Les épreuves interclubs de la classe 1.16, 1.17, 2.16 et 2.17 sont prioritairement ouvertes à des équipes belges : clubs, équipes provinciales, régionales et nationale, invitées au choix par l'organisateur, ainsi que pour un maximum de trois équipes étrangères.

Si des équipes mixtes participent, les coureurs devront porter une même tenue vestimentaire, mais la publicité peut être celle de leur sponsor habituel. S'il s'agit d'une équipe composée de coureurs de différente nationalité, ils ne peuvent pas porter de maillot national.

#### Circuits et distances

#### **Voir article 2.3.002 B.**

Si l'épreuve se déroule sur un circuit local, celui-ci doit avoir par préférence une longueur minimale de 8 km. Il est possible de déroger à cette règle en concertation avec le délégué technique. Lors du tracé du parcours, il convient de veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'alternance entre les routes étroites et les routes plus larges.

### Classements

Les épreuves par étapes sont disputées avec un classement général individuel au temps. Les épreuves sont disputées par étapes en ligne et par étapes contre la montre individuel et/ou par équipes. Excepté pour les dispositions particulières ci-après, les étapes en ligne sont disputées comme des courses d'un jour et les étapes contre la montre selon les dispositions repris aux règlements régissant les épreuves contre la montre.

Différents classements peuvent être prévus, seulement il y a lieu de les baser sur des critères sportifs uniquement.

Sur base de ces classements, un maximum de 6 maillots de leader peuvent être prévus. Le maillot de leader dans le classement général individuel au temps est obligatoire. Les autres classements sont déterminés par le règlement de l'épreuve. Le leader dans chaque classement est tenu de porter le maillot de leader.

L'ordre de priorité des maillots est le suivant :

1. Classement général au temps
2. Classement général aux points
3. Classement général des monts

Autres (jeunes, combiné) : l'ordre d'importance est déterminé par l'organisateur.

- 102.5**            **COUPE DE BELGIQUE DE CLUBS POUR U17 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Coupe de Belgique - Belgian Cycling](#)
- 102.6**            **COUPE DE BELGIQUE DE CLUBS JUNIORES 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Coupe de Belgique - Belgian Cycling](#)
- 102.7**            **COUPE DE BELGIQUE DE CLUBS POUR ELITE & U23 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Coupe de Belgique - Belgian Cycling](#)
- 102.8**            **TOPCOMPETITION U17 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Topcompétition - Belgian Cycling](#)
- 102.9**            **U23 ROAD SERIES 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[U23 Road Series - Belgian Cycling](#)
- 102.10**           **LADIES CYCLING CUP 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Ladies Cycling Cup - Belgian Cycling](#)
- 102.10 bis**      **WOMEN CYCLING SERIES 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Women Cycling Series - Belgian Cycling](#)
- 102.10 ter**      **YOUTH WOMEN CYCLING SERIES – 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Youth Women Cycling Series - Belgian Cycling](#)
- 102.11 quarter** **TOPCOMPETITION FILLES U17 - 2026**  
Pour ce règlement consultez :  
[Topcompétition Filles U17 - Belgian Cycling](#)

## Chapitre IX : AUTRES EPREUVES

### 102.11 Courses en circuit ouvert

Les courses dites en "circuit ouvert" sont celles dont l'itinéraire n'est pas, dans son entièreté, fermé à toute circulation.

### 102.12 Challenges, Coupe de Belgique et courses à réglementation particulière

Attribution de coupes: Coupe de Belgique, Topcompetition, Road Series et (Youth) women cycling series

La dénomination «Coupe de Belgique», «Topcompetition», «Road Series» et «(Youth)Women Cycling Series» appartient exclusivement à Belgian Cycling. Aucune épreuve d'un jour, de plusieurs jours ou aucun critérium de régularité de quelque discipline cycliste qui tombe sous la compétence et la réglementation de l'UCI/Belgian Cycling, ne peut porter la dénomination «Coupe de Belgique», «Topcompétition», «Road Series» et «(Youth)Women Cycling Series» sans l'autorisation formelle et écrite de Belgian Cycling.

### 102.13 Critériums de régularité

Ne seront autorisés que les "critériums" de régularité dont la réglementation aura été approuvée par la Commission Nationale Route.

### 102.14 Véhicules dans les épreuves sur route

#### 1. Quels conducteurs doivent avoir un licence ?

Dans toutes les épreuves du calendrier international et lors des Championnats de Belgique tous les conducteurs doivent disposer d'une licence. (à l'exception de la première voiture ouvreuse, le véhicule balai, l'autobus, le véhicule de fermeture et les véhicules de police et les voitures utilisées comme ambulance).

Dans toutes les épreuves du calendrier national, cette obligation est limitée à :

- les directeurs sportifs et les chefs d'équipe (d'équipes UCI et d'équipes de club)
- les conducteurs de véhicules neutres (voitures et motos)
- pilotes motos
- signaleurs mobiles

Peu importe le type d'épreuve (internationale ou nationale), les signaleurs mobiles doivent être munis d'une licence délivrée par Cycling Vlaanderen ou la FCWB.

La licence, délivrée au nom du conducteur, doit être présentée sur simple demande aux commissaires.

#### 2. Exigences pour l'obtention d'une licence pour conduire un véhicule dans les épreuves sur route

Le conducteur doit être en possession d'un permis de conduire, valable au minimum jusqu'à la fin de l'année pour laquelle la licence est demandée (copie à ajouter à la demande de licence).

Une Attestation Médicale, valable au minimum jusqu'à la fin de la saison sur route pour laquelle la licence est demandée est nécessaire pour tous les conducteurs pour lesquels la licence est exigée. (la preuve complètera la demande de licence).

Les directeurs sportifs des équipes UCI WorldTeams (Hommes/Femmes) et des UCI ProTeams doivent respecter les conditions imposées au chapitre I des règlements de l'UCI (preuve à joindre à la demande de licence).

Une formation est obligatoire pour :

- les directeurs sportifs des équipes Continentales UCI ou des équipes Continentales Femmes UCI introduisant leur première demande de licence

- les chefs d'équipe de club qui présentent leur première demande de licence
- les chefs d'équipe/directeurs sportifs qui n'ont pas eu de licence de chef d'équipe/directeur sportif depuis plus de 3 années civiles
- les pilotes motos qui présentent leur première demande de licence
- les pilotes motos qui n'ont pas eu de licence de pilote moto depuis plus de 3 années civiles :
- les chauffeurs voiture neutre qui présentent leur première demande de licence
- les chauffeurs voiture neutre qui n'ont pas eu de licence de chauffeur voiture neutre depuis plus de 3 années civiles :

La formation pilote moto **et chauffeur voiture neutre** comprend deux parties:

- 1) Une formation théorique
- 2) Un test écrit

**pour les chauffeurs voiture neutre s'agit-il la même formation et test écrit comme pour des chefs d'équipe.**

La formation **chef d'équipe/directeur sportif** comprend trois parties :

- 1) Une formation théorique
- 2) Un test écrit
- 3) Une période de stage : le candidat chef d'équipe/directeur sportif fera un stage pendant 5 épreuves (inter)nationales à l'exception d'étapes contre-la-montre (d'abord 2 courses stage d'observation en tant que passager suivies de 3 courses au volant), (portant une licence provisoire) sous la direction d'un chef d'équipe/directeur sportif expérimenté qui dispose d'une licence. Ce chef d'équipe/directeur sportif expérimenté doit disposer d'une licence de chef d'équipe/directeur sportif depuis au moins 2 ans. A l'issue de chaque épreuve, le candidat chef d'équipe sera évalué par son accompagnateur de stage et également par le Président du Jury. La durée du stage ne peut dépasser 2 saisons cyclistes.

A l'issue d'un stage clôturé par une évaluation positive, le candidat chef d'équipe recevra une licence définitive.

Les faits ci-dessous commis par le candidat chef d'équipe/directeur sportif mènent à la suppression du jour de stage concerné et un jour de stage complémentaire devra dès lors être parcouru :

- Le candidat chef d'équipe/directeur sportif reçoit une amende (à l'exception des amendes au nom du chef d'équipe suite à une infraction commise par un coureur – par ex. jeter un bidon – qui n'a pu être identifié, mais lorsque l'équipe a bien été identifiée) ;
- Une personne autre que le candidat chef d'équipe/directeur sportif qui conduit le véhicule en dehors du stage d'observation ;
- Absence lors de la réunion des chefs d'équipe.

Lorsque l'accompagnateur de stage ou les commissaires constatent une conduite dangereuse ou une erreur grave dans le chef du candidat chef d'équipe/directeur sportif lors de l'épreuve, la licence provisoire ainsi que le document de stage seront retirés et l'intéressé ne pourra introduire une nouvelle demande de suivre le cours chef d'équipe/directeur sportif qu'après 3 ans.

Si le document de stage s'avère être faux/frauduleux, il sera transmis à la commission disciplinaire.

### **3. Qui doit avoir quelle Attestation Médical ?**

Seul l'Attestation médicale suivante sera accepté :

- a) Signaleurs mobiles:
- jusque et y compris l'âge de 60 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 1 (Attestation d'Aptitude à la Conduite VII)
  - au-dessus de l'âge de 60 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 1 (Attestation d'Aptitude à la Conduite VII)
    - ET
    - l'attestation "Fit to Pilot Signal" délivrée par VIAS.
- b) Pilotes moto en course (presse, timing, moto neutre, régulateur, ...)
- jusque et y compris l'âge de 60 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 (Attestation d'Aptitude à la Conduite XI)
 OU
    - l'Attestation Fit to Pilot Dépistage délivrée par VIAS (dans le cadre de l'exception pour les conducteurs portant un DAI)
  - au-dessus de l'âge de 60 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 (Attestation d'Aptitude à la Conduite XI)
 ET
    - l'attestation "Fit to Pilot Cycling" délivrée par VIAS.
- c) Conducteurs des voitures en course
- jusque et y compris l'âge de 65 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 (Attestation d'Aptitude à la Conduite XI)
 OU
    - l'Attestation Fit to Pilot Dépistage » délivrée VIAS (dans le cadre de l'exception pour les conducteurs portant un DAI)
  - au-dessus de l'âge de 65 ans:
    - l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 (Attestation d'Aptitude à la Conduite XI)
 ET
    - l'attestation "Fit to Pilot Cycling" délivrée par VIAS.
- d) Conducteurs et coaches agissant au nom de Belgian Cycling
- L'Attestation Fit to Pilot Belgian Cycling
- OU
- l'Attestation Fit to Pilot coach » délivrée par VIAS

Tableau récapitulatif:

Conducteur voiture	Pilote moto	Signaleur mobile	Concuteur, pilote, coach Belgian Cycling
Permis de conduire valable	Permis de conduire valable	Permis de conduire valable	Permis de conduire valable
Jusqu'à 65 : Attestation groupe 2-Mod.XI OU Attestation Fit to Pilot Dépistage	Jusqu'à 60 : Attestation groupe 2-Mod.XI OU Attestation Fit to Pilot Dépistage	Jusqu'à 60 : Attestation groupe 1-Mod.VII	Fit to Pilot Belgian Cycling attest OU Fit to Pilot Coach attest
65+ : Attestation groupe 2-Mod. XI ET Attestation Fit to Pilot Cycling	60+ : Attestation groupe 2-Mod.XI ET Attestation Fit to Pilot Cycling	60+ : Attestation groupe 1-Mod.VI) ET Attestation Fit to Pilot Signal	

#### **4. Aperçu des Attestations Médicales.**

- a) L'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 1 (model VII)  
Cette attestation sera délivrée par un médecin de votre choix.
- b) L'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 (model XI)  
Cette attestation sera délivrée par un médecin d'un des services de santé au travail reconnus ou par Medex.
- c) Attestation Fit to Pilot Signal  
Cette attestation est exigée pour obtenir une licence Signaleur Mobile au-delà de l'âge de 60 ans.  
L'attestation Fit to Pilot Signal sera délivrée par VIAS après avoir passé un test pratique et quand le conducteur dispose d'une "Attestation d'aptitude à la conduite pour les permis de conduire du groupe 1"
- d) Attestation Fit to Pilot Dépistage  
Les conducteurs qui portent un défibrillateur implanté (DAI) ne pourront pas obtenir une "Attestation d'aptitude à la conduite pour les permis de conduire groupe 2", ils devront se présenter chez un médecin de VIAS pour l'obtention de "l'Attestation Fit to Pilot Dépistage". Les personnes qui portent un défibrillateur implanté (DAI) devront non seulement fournir un questionnaire médical rempli, mais également un rapport cardiaque récent rédigé par un cardiologue. Ce rapport comprendra les données cardiologiques utiles, avec la situation ainsi que le fonctionnement actuel du DAI et son historique.  
"L'Attestation Fit to Pilot Dépistage" sera délivrée par l'équipe médicale et paramédicale de VIAS. Une attestation, comparable à et s'appuyant sur l'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 sera délivrée.
- e) Attestation Fit to Pilot Cycling  
Cette attestation est exigée pour obtenir une licence pour les conducteurs au-delà de l'âge de 65 ans (60 ans pour les pilotes de motos). L'attestation Fit-to-Pilot-Cycling sera délivrée par le VIAS Institute après avoir passé un test pratique et quand le conducteur dispose d'une "Attestation d'aptitude à la conduite pour les permis de conduire du groupe 2" ou une "Attestation Fit to Pilot Dépistage" pour les conducteurs portant un défibrillateur.(DAI)
- f) Attestation Fit to Pilot Belgian Cycling – Fit to Pilot Coach  
Cette attestation est exigée pour l'obtention d'une licence pour les conducteurs et coaches nommés par Belgian Cycling. Ces attestations seront uniquement délivrées par VIAS ceci après la réussite dans les examens et les tests imposés (dépistage médical suivant les critères du groupe 2, un examen neuropsychologique, test pratique sur la conduite)

#### **5. Durée de validité des Attestations Médicale**

La validité maximale de l'Attestation Médicale est de 5 ans. Le médecin ou VIAS pourront décider de limiter la durée de validité, mais ils ne pourront prolonger cette période qu'après un nouveau examen ou test.

Si l'état physique et mental général et visuel du titulaire de la licence change et qu'en suite il n'est plus conforme à l'Attestation Médicale, la licence ne sera plus valable et il devra la rendre à la fédération.

A la présentation de l'Attestation médicale renouvelée après un nouveau examen ou test, la licence sera à nouveau disponible.

## **6. Règles de conduite**

Les véhicules motorisés de la caravane de course et de la caravane publicitaire suivront uniquement la chaussée.

Chaque véhicule motorisé dans l'épreuve doit disposer d'un poste radio récepteur, de sorte que les pilotes puissent capter personnellement les directives fournies par la direction de l'épreuve ou le jury à travers la fréquence radio-tour.

Chaque conducteur ne pourra dépasser des coureurs qu'après l'autorisation d'un commissaire (voir article 102.14bis : suivant les « directives spécifiques des signaleurs mobiles »). Cependant le dépassement d'un groupe n'est jamais autorisé dans les zones fixes de ravitaillement, dans les 500 mètres précédant un sprint intermédiaire ou un GPM, ni lors des circuits locaux finaux ou les 10 derniers km.

Lors du passage des coureurs, les conducteurs doivent adapter leur comportement de conduite aux circonstances spécifiques, afin qu'ils puissent à tout moment éviter que la sécurité des coureurs soit menacée.

Ils sont eux-mêmes responsables de leur comportement de conduite et des risques que leurs manœuvres pourraient impliquer.

## **7. Passagers dans les voitures de course**

Les enfants âgés de moins de 12 ans ne pourront dans aucun cas prendre place dans un véhicule dans la colonne de course.

Pour les épreuves contre la montre, les responsables d'équipes et les chauffeurs des véhicules neutres de matériel devront réserver une place à bord de leur véhicule à l'intention d'un commissaire de course

Dans la voiture du médecin de la course seul le chauffeur, le médecin de la course ou le personnel soignant en fonction peuvent prendre place.

## **102.14bis**      Sécurité lors des épreuves cyclistes

L'organisateur doit signaler, à une distance utile, tout obstacle qu'il peut raisonnablement connaître ou prévoir et qui présente un risque anormal pour la sécurité des coureurs et des suiveurs (art 2.2.015 UCI)

Pour parer aux éventuelles lacunes dans le dispositif prévu ou pour signaler des obstacles imprévus, l'organisateur peut faire appel à un nombre de signaleurs mobiles.

Les signaleurs mobiles font partie de la caravane de la course, se déplacent exclusivement en moto et disposent suffisamment de connaissance et d'expérience. Ils sont engagés pour sécuriser des obstacles imprévus, des points dangereux ou des carrefours non occupés en cas d'absence imprévue et non planifiée d'un signaleur fixe. Ils sont porteurs d'une licence de "Signaleur Mobile".

Les véhicules motorisés de la caravane de la course et de la caravane publicitaire suivront uniquement la chaussée.

Les signaleurs à moto ne peuvent pas dépasser le peloton. En cas de problèmes de sécurité imprévus, les signaleurs à moto sont autorisés à dépasser le peloton, sous réserve d'accords stricts et avec l'autorisation du président du jury ou d'un autre commissaire ou d'un responsable de la sécurité de l'organisation. Ce dernier travaille en étroite collaboration avec le collège des commissaires.

Les signaleurs mobiles ne pourront dépasser les coureurs d'un groupe de tête qu'après l'autorisation d'un commissaire. Cependant le passage d'un groupe de tête n'est jamais autorisé dans la zone fixe de ravitaillement, les derniers 500 mètres précédant un sprint intermédiaire ou GPM, dans les circuits locaux finaux ou dans les 10 derniers kilomètres.

Afin de regagner leur place en tête de course, les signaleurs à moto utiliseront des trajets de dérivation indiqués et planifiés par l'organisation. En attendant le prochain trajet de dérivation, ils se placeront après le dernier véhicule d'équipe de la première colonne dans le cas de deux colonnes de véhicules d'équipe et devant la première ambulance sur le côté droit de la chaussée.

Le trajet de dérivation est le trajet que les véhicules à moteur accrédités, doivent, le cas échéant, emprunter alors que les coureurs participants poursuivent l'itinéraire de la course (art 11 §1 AR 28 juin 2019).

L'entrée du trajet de dérivation sera indiqué par un signaleur mobile utilisant un drapeau bleu. Un autre signaleur mobile accompagnera les signaleurs mobiles le long du trajet de dérivation, la sortie du trajet sera également indiqué par un drapeau bleu.

Lors des épreuves disputées sur des circuits fermés et ouverts (voir schéma ci-dessous), tous les points ou obstacles dangereux prévus doivent être sécurisés obligatoirement par des signaleurs fixes.

### Détermination nombre de signaleurs mobiles

<b>Circuit fermé</b>	
< 3km ou entièrement fermé à la circulation	Pas autorisés (0)
<b>Circuit ouvert (&lt; 20km)</b>	
UCI / IC / Topcompétition / Elite national / CB-RK	min. 2 - max. 5 (*)
Autres épreuves individuelles	Sans min. - max. 2
<b>Epreuve en ligne (circuit de min.20 km)</b>	
20km < circuit < 50km	min. 5 - max. 20 (**)
circuit > 50km	min. 20 (***)

(\*) pourra être étendu jusque max. 10, après avis du délégué technique en concertation avec le directeur de course et la police

(\*\*) pourra être étendu jusqu'au nombre considéré nécessaire, après avis du délégué technique en concertation avec le coordonnateur de sécurité et la police

(\*\*\*) pourra être réduite jusqu'au nombre considéré nécessaire, après avis du délégué technique en concertation avec le coordonnateur de sécurité et la police

**Si l'on choisit de démarrer avec moins de signaleurs mobiles que le minimum requis, on ne peut invoquer l'exception prévue au paragraphe 5 ci-dessus pour dépasser le peloton et il faut donc, pour des raisons de sécurité, procéder à la neutralisation de la course.**

### Equipement signaleurs mobiles

- Chaque véhicule motorisé dans l'épreuve doit disposer d'un poste radio récepteur, de sorte que les pilotes puissent capter personnellement les directives fournies par la direction de l'épreuve ou le jury à travers la fréquence radio-tour.
- Sifflet
- Chasuble numéroté
- un brassard tricolore avec l'inscription "signaleur" (à fixer bien visiblement à la partie supérieure du bras),
- un disque C3 ("œuf sur le plat"),
- un drapeau jaune triangulaire isocèle avec une base de vingt-cinq centimètres et une hauteur de quarante centimètres.

### Communication

- Lors de l'engagement de signaleurs mobiles un "interlocuteur signaleur mobile" sera désigné
- Le coordonnateur de sécurité et le directeur de course communiqueront avec "l'interlocuteur signaleur mobile". A ce but il faudra prévoir une ligne de communication radio séparée.
- Le coordonnateur de sécurité et le directeur de course communiqueront avec la police et le collègue des commissaires.

## 102.14 ter

### Service médical

Voir tableau assistance médicale (annexe 1)

Pour les épreuves qui requièrent la présence d'un médecin de course, – d'après le tableau assistance médicale courses cyclistes (Annexe 1) – celui-ci doit avoir suivi au moins une formation BLS (Basic Life Support).

Lors des épreuves inscrites au calendrier UCI, au moins 1 médecin doit être présent.

Pour les épreuves nationales (IC .12, .13, .14, .15) qui ne requièrent pas la présence d'un médecin de course en vertu du tableau assistance médicale, l'organisation doit prévoir un véhicule avec un secouriste en vertu des spécificités reprises dans le tableau assistance médicale. Ce véhicule suit le même positionnement au sein de la caravane de course que celui du médecin de course.

#### Position véhicules service médical au convoi de l'épreuve

##### 1) Véhicule médecin lors de l'épreuve

###### • Position standard

Le (premier) véhicule du médecin prend place derrière celui du président du Collège des Commissaires.

Si un deuxième et/ou un troisième véhicule médecin est/sont utilisé(s), celui-ci/ceux-ci sont positionné(s) au fond du convoi de la course.

Éventuellement, le troisième véhicule médecin peut prendre place en tête de l'épreuve. Il doit se positionner devant les véhicules neutres et en cas d'échappée.,:

> 1' : il peut se positionner derrière le groupe de tête (comme dernier véhicule).

< 1' : ce véhicule doit reprendre sa place devant le groupe de tête.

###### • En cas de barrage pour les coureurs lâchés

Le véhicule neutre prend place derrière le président du Collège.

Le Commissaire 3 prend place derrière le véhicule neutre et le véhicule du médecin se positionne derrière le Commissaire 3.

Le président du Collège des Commissaires dépasse les coureurs lâchés, avec le véhicule neutre.

Dès qu'il y a suffisamment de place, le Commissaire 3 autorise le passage du véhicule du médecin.

Seul le médecin de course ou du personnel infirmier en exercice peut prendre place à côté du chauffeur du véhicule du médecin de course (art 102.14bis).

##### 2) Moto médicale lors des courses cyclistes

###### • Généralités

Il est interdit au chauffeur, ainsi qu'au passager, d'effectuer l'assistance médicale lorsque le véhicule se déplace.

###### • Position standard

Lorsqu'une moto médicale est utilisée, elle prendra toujours place en tête de la course.

- En cas d'échappée  
> 1' : cette moto peut prendre place derrière le groupe de tête (en tant que dernier véhicule).  
< 1' : cette moto reprend sa place devant le groupe de tête.

#### Services ambulanciers lors des courses cyclistes

- Position standard  
La première ambulance se situe derrière le (premier) convoi de chefs d'équipe et derrière les signaleurs mobiles. Les deuxième et troisième ambulances se situent derrière le (deuxième) convoi de chefs d'équipe.
- En cas de chute  
En cas de chute, tous les suiveurs s'éloignent le plus possible du trajet du/des service(s) ambulancier(s) afin de permettre à ce(s) dernier(s) de se diriger le plus vite possible vers les coureurs tombés.

**Art. 102.14  
quarter**

**Protocole coureurs évacués**

À partir de la saison 2025, des radios de sécurité supplémentaires seront prévues pour chaque épreuve munie de télécommunication. L'objectif consiste à créer une ligne de communication directe entre le médecin, les services ambulanciers, la voiture télécom de Belgian Cycling (= le président du collège) lors des épreuves où ce n'était pas encore le cas jusqu'à présent.

Avant l'épreuve:

Le(s) chauffeur(s) du/des service(s) ambulancier(s) reço(i)ven)t tous une radio de sécurité auprès de l'opérateur de la voiture télécom de Belgian Cycling.

Le président du jury lors des épreuves nationales ou le commissaire UCI belge désigné en premier prendra contact avec le médecin de course, le cas échéant les services ambulanciers, et leur fournit également la liste de chefs d'équipe avec les coordonnées nécessaires.

Au cours de l'épreuve:

Epreuves disputées à l'aide de véhicules de chef d'équipe

Courses avec médecin	Courses sans médecin
<ul style="list-style-type: none"><li>Après avoir administré les soins nécessaires, le médecin informera le <u>président du collège</u> de la gravité des lésions (via la radio de sécurité).  Il communiquera le(s) numéro(s) du/des coureur(s) et, le cas échéant, s'ils ont été transportés au poste de secours ou à quel hôpital.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Après avoir administré les soins nécessaires, le personnel de l'ambulance informera le <u>président du collège</u> de la gravité des lésions (via la radio de sécurité).  Il communiquera le(s) numéro(s) du/des coureur(s) et, le cas échéant, s'ils ont été transportés au poste de secours ou à quel hôpital.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Le médecin informera le <u>chef d'équipe</u> par téléphone (via les données procurées à l'inscription), il détermine quelles informations seront données en fonction de l'état de santé du coureur.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le président du collège informera le <u>chef d'équipe</u> par téléphone (via les données procurées à l'inscription). Il dira si le coureur a été transporté au poste de secours ou à quel hôpital.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Le chef d'équipe informe les proches du coureurs.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le chef d'équipe informe les proches du coureurs.</li></ul>

S'il s'agit d'une épreuve sans chefs d'équipe au sein de l'épreuve, où le commissaire se situe à l'arrivée, le personnel de l'ambulance – après avoir administré les soins nécessaires – informera le commissaire de l'hôpital où le(s) coureur(s) a/ont été transporté(s).

En cas d'éventuelles questions de la famille ou du responsable du club du/des coureur(s) concerné(s), le juge d'arrivée communiquera ces données.

À l'issue de l'épreuve

- Les radios de sécurité seront remises – le plus vite possible – à l'endroit convenu à l'opérateur de la voiture télécom de Belgian Cycling.
- Le médecin rédigera un communiqué médical et le remettra au Président du Collège des Commissaires, ainsi qu'à l'organisateur.

## 102.15

### Voitures neutres de dépannage – moto neutre avec roues de réserve

Sont considérées comme voitures neutres, des voitures fournies par l'organisateur et destinées à dépanner indistinctement tous les coureurs victimes d'une crevaison ou d'un incident mécanique. En principe, le nombre de voitures neutres en course est fixé à au moins 2. Lorsque ces prescriptions ne sont pas respectées, le Collège des commissaires a le droit de choisir sur place une ou plusieurs voiture(s) neutre(s) de matériel aux frais de l'organisateur. La place des voitures neutres de matériel qui accompagnent la compétition sera déterminée par les commissaires de course.

Les voitures neutres de matériel sont équipées par les soins de l'organisateur, de pièces de rechange de bonne qualité et en nombre suffisant. Ces voitures ont à bord des techniciens capables d'assurer un service rapide et sérieux.

Les motos neutres ne peuvent être munies que de roues de réserve.

Les chauffeurs sont tenus de suivre les instructions des commissaires de course. Le matériel emprunté doit être remis par les coureurs en bon état immédiatement après la compétition.

Les chauffeurs de voitures ou motos neutres de matériel appartenant à des firmes privées doivent demander une licence sous les conditions suivantes:

- La licence doit exclusivement être demandée à titre individuel (et non en tant que membre de club).
- Le programme de chaque intéressé doit être envoyé au siège fédéral, à l'attention du secrétariat sportif.

Toute firme privée mettant des voitures neutres de matériel à disposition devra informer Belgian Cycling du nombre de véhicules disponibles.

Dans toutes les courses disputées de ville à ville selon la formule individuelle, les organisateurs mettront trois voitures neutres de dépannage avec matériel de rechange à la disposition des participants. Il est strictement interdit aux voitures de club ou privée de suivre ces épreuves.

## 102.16

### Instructions aux chefs d'équipes

Dans les épreuves où les chefs d'équipes sont autorisés à suivre, chaque formation pourra disposer d'une seule voiture à "l'échelon course" (sauf dispositions particulières) transportant du matériel de rechange et de réparation.

Elle sera obligatoirement équipée d'un poste-récepteur capable de capter les émissions de Belgian Cycling (164.63125 Mhz et 160.10625 Mhz).

Les coureurs se trouvant dans le besoin d'être secourus ne peuvent l'être que par les soins de leur chef d'équipe ou de son représentant et que du côté droit de la route (sauf dans des circonstances exceptionnelles). Cette aide ne peut s'effectuer qu'à l'arrière du peloton et pour autant que tous les intéressés aient mis pied à terre.

Avant l'arrêt de la voiture, le vélo de rechange ne pourra être porté ou tenu en dehors de l'espace correspondant à la largeur du véhicule par un accompagnateur penché ou assis à l'extérieur. Il est interdit à un directeur d'équipe de passer du matériel à un coureur d'une autre équipe sans l'autorisation des commissaires de course.

Le chef d'équipe ou mécanicien pourra donner une roue ou un vélo de rechange au coureur accidenté, l'aider pendant le dépannage et lui procurer l'élan nécessaire au redémarrage.

Les mécaniciens sont autorisés à travailler au vélo d'un coureur qui n'a pas mis pied à terre à condition que celui-ci ne prenne pas appui sur la voiture et que le mécanicien ne le pousse pas pendant la durée de la réparation.

Les coureurs sont autorisés à se débarrasser en marche d'un accessoire vestimentaire à condition de le remettre à leur chef d'équipe derrière la voiture du commissaire.

En aucun cas la voiture du chef d'équipe ne peut dépasser un peloton pour secourir un coureur accidenté (dépannage par l'avant).

Un chef d'équipe ne peut pas dépasser la voiture d'un commissaire de course ayant arboré le drapeau rouge, même s'il est appelé à dépanner un coureur qui se trouve en tête ou faisant partie d'un groupe d'échappés.

On ne tolérera qu'une seule voiture à la fois dans un groupe de coureurs quelle que soit l'importance de celui-ci.

Les chefs d'équipes sont tenus de se conformer, en toute circonstance, aux règlements UCI et de Belgian Cycling et aux instructions des officiels.

Ils sont en outre responsables des agissements des autres occupants de leur voiture.

## ANNEXE 1

Elite & Elite-2														
Equipe UCI													Individuel	club/individuel
ROUTE				Cyclocross				VTT		Piste				
Elite WT		Elite PT	Elite CT		Elite PCX		Elite CX		Elite MTB		Elite piste		Elite	Elite-2
Prof	Prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	
<b>CB</b>														
route-elite	O	O	O	O	O	O	O	route UCIT	O	route UCIT	O	route UCIT	O	N **
route-U23														
route-elite2	N	N	N	N	N	N	N	Club	N	Club	N	Club	N	J
<p>“*” peut rouler en élite si le statut d'élite est choisi avec l'approbation de l'UCI.</p> <p>“route” le type de championnat de la discipline est déterminé par le statut du coureur dans la discipline route (y est-il membre d'un club ou membre d'une équipe UCI: WT, PT, CT ?).</p> <p>“***” Lorsque plusieurs catégories participent à une même course avec un même résultat, les 3 premières places de la course remportent l'or (et le maillot), l'argent et le bronze dans la catégorie le plus haut.</p>														

U23														
Equipe UCI													Individuel	club/individuel
ROUTE				Cyclocross				VTT		Piste				
U23 WT		U23 PT	U23 CT		U23 PCX		U23 CX		U23 MTB		U23 piste		U23	U23
Prof	Prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	Prof	Non-prof	
<b>CB</b>														
route-elite	O	O	N **	N **	route WT/PT	N **	route WT/PT	N **	route WT/PT	N **	route WT/PT	N **	N	N **
route-U23	N	N	O	O	route CT/club	O	route CT/club	O	route CT/club	O	route CT/club	O	O	O
route-elite2	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
<p>“*” peut rouler en élite si le statut d'élite est choisi avec l'approbation de l'UCI.</p> <p>“route” le type de championnat de la discipline est déterminé par le statut du coureur dans la discipline route (y est-il membre d'un club ou membre d'une équipe UCI: WT, PT, CT ?).</p> <p>“***” Lorsque plusieurs catégories participent à une même course avec un même résultat, les 3 premières places de la course remportent l'or (et le maillot), l'argent et le bronze dans la catégorie le plus haut.</p>														

Annexe 2:

## TOELATING MIXTE TEAM /AUTORISATION EQUIPE MIXTE

Ondergetekende/Soussigné: **(naam PCWPV / nom CPRPC)**

Naam renner/renster	UCI ID
...	....
...	...

Krijgen de toelating om te mogen deelnemen aan de volgende wedstrijd:  
Reçoivent l'autorisation de participer à la suivante course:

**(naam wedstrijd / nom épreuve)**

**DATUM/DATE: ....**

Ze vormen een mixte team met/Ils forment une équipe mixte avec:

**Naam club / nom club**

Advies voorzitter PCWPV/Avis du président CPRPC: **AKKOORD/ACCORD**

Datum/date: ...

président CPRPC)

**(naam voorzitter PCWPV/nom**