

Modifications de règlements 2020 – Titre 2 : Epreuves sur route

(entre en vigueur le 1.01.20) – mise à jour 200116

2.1.008 B Dans les épreuves des classes 12, 13, 14, 15, 16 et 17 toute équipe de club agréée par Belgian Cycling sera admise comme équipe mixte, au sein de laquelle chaque club devra être représenté par minimum deux coureurs (p.e. (4+2), (3+3), ...) ou être composée de coureurs d'au moins 2 clubs, comprenant dans l'équipe mixte un maximum de 50 % de coureurs d'un même club (p.e. (3+1+1+1), (3+2+1),...)

Exemples:

pas autorisé: (5+1), (4+1+1)

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. voitures d'équipes selon le classement par équipes des équipes féminines UCI (nonobstant le nombre de participants)
2. autres voitures d'équipes 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.

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

3. tirage au sort pour :
 - les équipes/clubs avec au moins 5 concurrentes au départ, non représentées à la réunion des directeurs sportifs
 - voitures des sections provinciales non représentées à la réunion des directeurs sportifs.

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

C.B. Hommes Elites avec Contrat

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 WorldTour ;
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 WorldTour;

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 collègue 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. Hommes Elites sans Contrat et U23

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

C.B. Hommes Juniors & Femmes Juniors

1. tirage au sort pour les voitures des **sections** provinciales **représentées à la réunion des directeurs sportifs ;**
2. tirage au sort pour les voitures des **sections** provinciales qui ne sont pas présentes à la réunion des directeurs sportifs.

C.B. Hommes Débutants et Femmes Débutantes

Les épreuves seront suivies par **seulement** 3 voitures neutres.

**Conditions particulières concernant certaines catégories de membres
Catégories et compétitions****1.12/1.13 IC1 / 2.12/2.13 IC1**Coureurs autorisés:

- Coureurs Elites avec contrat U23
- U23

De quelles équipes:

- Equipes continentales 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)
- Maximum **5 3** 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 : **cfr. Art. 2.1.008 B**
- ~~Sélections régionales, nationales étrangères (sans coureurs d'équipes UCI)~~

Droit d'inscription:

€5 + €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)

Une équipe étrangère frontalière doit avoir son siège à maximum 200 km du siège de l'organisation. ~~Aux Pays-Bas, France, Royaume-Uni, Allemagne ou Luxembourg~~

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 des services de secours).

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

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

1. 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 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).

Les directeurs sportifs des équipes Continentales UCI, ou des équipes Continentales Femmes UCI et les chefs d'équipe de club qui présentent leur première demande de licence doivent suivre une formation en 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 (portant une licence provisoire) sous la direction d'un chef d'équipe/directeur sportif expérimenté qui dispose d'une licence. 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. Si, après les cinq épreuves, s'il s'avère qu'il/elle a bien passé le stage, le candidat chef d'équipe/directeur sportif obtiendra sa licence définitive.

2. Attestations médicales

Seul l'Attestation médicale suivante sera accepté :

- Jusque et y compris l'âge de 65 ans (60 ans pour les pilotes moto):
 - « L'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 »
 - ou
 - « L'Attestation Fit to Pilot Dépistage » délivrée par le VIAS Institute (dans le cadre de l'exception pour les conducteurs portant un DAI)
- au-dessus de l'âge de 65 ans (60 ans pour les pilotes moto):
 - « L'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2 »
 - et « L'Attestation Fit to Pilot Cycling » délivrée par le VIAS Institute

- Pour les 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 le VIAS Institute

La validité maximale de l'Attestation médicale est de 5 ans. Le médecin ou le VIAS Institute 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.

L'Attestation d'Aptitude à la Conduite pour les permis de conduire groupe 2

Cette attestation sera délivrée par un médecin d'un des services de santé au travail reconnus ou par Medex.

L'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 du VIAS Institute 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 du VIAS Institute. Une attestation, comparable à et s'appuyant sur l'attestation d'aptitude à la conduite pour les permis de conduire groupe 2 sera délivrée.

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)

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 le VIAS Institute 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)

3. Disposition transitoire implémentation Attestations médicales

L'application de l'Attestation médicale pour obtenir une licence de conducteur se déroulera suivant la disposition transitoire ci-après :

Dès 2020 : Licence avec Attestation médicale pour :

- Tous les directeurs sportifs et chefs d'équipes des équipes UCI et les équipes de club, ainsi que les conducteurs des véhicules neutres (voitures et motos)

Dès 2021 : Licence avec Attestation médicale pour :

- Tous les conducteurs qui doivent obligatoirement porter une licence.

4. 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.

5. 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.

102.14 bis Signaleurs mobiles

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 à la hauteur de la dernière voiture d'équipe (après le dernier véhicule d'équipe de la première colonne dans le cas de deux colonnes de véhicules d'équipe) derrière le peloton 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

Circuit fermé	
< 3km ou entièrement fermé à la circulation	Pas autorisés (0)
Circuit ouvert (< 20km)	
UCI / IC / Topcompétition / Elite national / CB-RK	min. 2 - max. 5 (*)
Autres épreuves individuelles	Sans min. - max. 2
Epreuve en ligne (circuit de min.20 km)	
20km < circuit < 50km	min. 5 - max. 10 (**)
circuit > 50km	min. 10

(*) 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

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.

L'application de la ligne de communication radio séparée se fera suivant la disposition transitoire ci après :

- 2020 : épreuves de l'UCI WorldTour et UCI Pro Series
 - 2021 : épreuves calendrier international
 - 2022 : épreuves calendrier national
- Le coordonnateur de sécurité et le directeur de course communiqueront avec la police et le collège des commissaires.