

ROUTE ET CYCLO CROSS



GUIDE DE L'ARBITRE NATIONAL ROUTE – CYCLO CROSS

Introduction

Ce document a été réalisé afin d'aider les formateurs des Comités Régionaux pour la formation initiale et continue des Commissaires Nationaux Fédéraux.

Ce **livret n'est pas un règlement**, mais, comme son nom l'indique, un guide pratique pour la mise en œuvre chronologique du Contrôle Sportif des Epreuves sur Route et Cyclo cross.

Il est un support pédagogique pour les intervenants chargés de la formation, qui pourront l'utiliser à partir de visuels, notamment pour les schémas évolutifs de situations de course.

Il constitue également un mémoire pour les Commissaires désireux de revoir la mise en application du contrôle sportif, tant du point de vue méthodologique, que de "l'esprit" dans lequel les officiels doivent œuvrer avec l'ensemble des intervenants de l'organisation d'une épreuve cycliste.

Ce document établi en 1997, puis adapté pour l'UCI en 2001 « Guide Pratique du Commissaire dans les épreuves sur route » et remis à jour en 2005 sous forme FFC. L'ensemble de ce travail a pu s'effectuer grâce à la collaboration bénévole de quatre Commissaires Internationaux qui ont apporté leur concours dans les domaines suivants:

- Conception : Jacques SABATHIER,
- Saisie informatique initiale : Joël ALIES
- Relecture et amendement : Giovanni MERAVIGLIA et Jacques SABATHIER
- Schémas informatisés et finalisation du montage : Michel RIVIERE et Jacques SABATHIER ayant assuré la coordination de l'ensemble.

Jacques SABATHIER
Président de la CNCA

Sommaire

• La formation, son contenu	4
• Organigramme FFC	5
• Organigramme de la CNCA	6
• Code de déontologie	7
• La réglementation	8
• Délivrance d'une licence	9
• Les épreuves, obligations administratives	10
• Equipement matériel	11-12
• Equipement vestimentaire	13
• S'informer et préparer la course	14
• Organiser les opérations de départ	15
• La réunion des Directeurs Sportifs et de l'encadrement de l'échelon course	16
• Organisation du contrôle sportif et répartition des tâches	17-18
• La direction sportive: son déroulement	19-21
• Situations de Course	22-29
• Positionnement et circulation des Motos Photographes et TV	29-33
• Points particuliers de la direction sportive :	
➤ Utilisation de la radio course	33
➤ Le relevé des groupes, le pointage, les écarts	34
➤ Le ravitaillement des coureurs	34
➤ Assistance médicale, mécanique, tactique des coureurs	35
➤ Arrêt neutralisation de la course	35
➤ Faits – Incidents – Décisions pendant la course	36
➤ Arrivée de la course	36
➤ Travail de la permanence d'arrivée	37
➤ Fiche d'évaluation et rapport	38
• Epreuves contre la montre individuelles et par équipes	
➤ Organisation et déroulement du contrôle sportif sur un CLM	39
➤ Schémas coureurs rejoints et positions des véhicules DS	40
• Courses par étapes	
➤ Le Règlement particulier de l'épreuve	41
➤ Le Guide Technique	42
➤ Opérations de départ; Réunion des DS	43
➤ Points particuliers	43-44
• Cyclo Cross	
➤ Catégorie	45
➤ Le Parcours	45
➤ Installations	45
➤ Le Collège des Arbitres	45
➤ Schémas : Balisage et Postes de Dépannage	46
➤ Déroulement du Contrôle Sportif	47-48
• Calcul de temps	
➤ Opérations de bases pour les nombres complexes	49
➤ Calcul d'une moyenne	50
➤ Calcul d'une distance	51
➤ Calcul d'un temps	52

LA FORMATION ET SON CONTENU

Le Contenu

La durée de formation

Compte tenu de l'évolution plus exigeante sur le plan qualitatif et réglementaire il est devenu nécessaire de former nos futurs Arbitres Nationaux pour leur formation initiale sur une durée de 18/20h au moins, par séquences de 3h, tant pour, la route, le cycle cross, que piste

Le contenu doit :

- se développer à partir du règlement FFC (exigence de départ)
- s'appuyer surtout sur des mises en situations qui dégagent les points pratiques essentiels.
- les aspects relationnels et psychologiques seront développés.
- des cas pratiques seront traités avec des documents réels ayant déjà servis pour des épreuves.

L'Examen

Les candidats seront anonymés par un n° tiré au sort)

Comporte deux parties

l'Écrit :

- sur une durée de 2h30 pour la route, 2h pour la piste
- les sujets devront comporter des questions :
 - 1 ou 2 sur la partie administrative Générale
 - 5 ou 6 sur la partie technique, réglementaire (Route ou Piste)
 - 2 pour le cyclo cross (module route)
 - 1 ou 2 pour le contrôle anti dopage
 - un cas pratique à traiter : sur le déroulement d'une épreuve route avec des faits de course entraînant des décisions immédiates et d'autres traitées avec l'utilisation du barème des pénalités
 - des classements à effectuer (points au temps)
 - un petit rapport à établir

NOTA : l'objectif est la recherche de l'aptitude du candidat à traiter des sujets pratiques plus que la connaissance par coeur d'un règlement.

L'Oral (tirage au sort de questions sur le règlement technique)

- 4 questions route ou piste
- 1 question cyclo cross (module route)
- 1 question sur le contrôle antidopage

NOTA : l'oral doit être considéré comme une possibilité supplémentaire, pour le candidat, de s'exprimer et de se rattraper parfois.

- le barème sera établi en fonction des difficultés et de l'importance du sujet traité
- l'oral devra constituer à peu près un tiers du total des points
- la réussite devrait se situer à 60% des points, cela restant relatif en fonction des résultats d'ensemble des candidats à titre d'exemple : **Écrit : 60 pts + Oral 30 pts = Total 90pts**
Reçu à partir de ≅ 55 pts

Désignation du nouvel Arbitre National

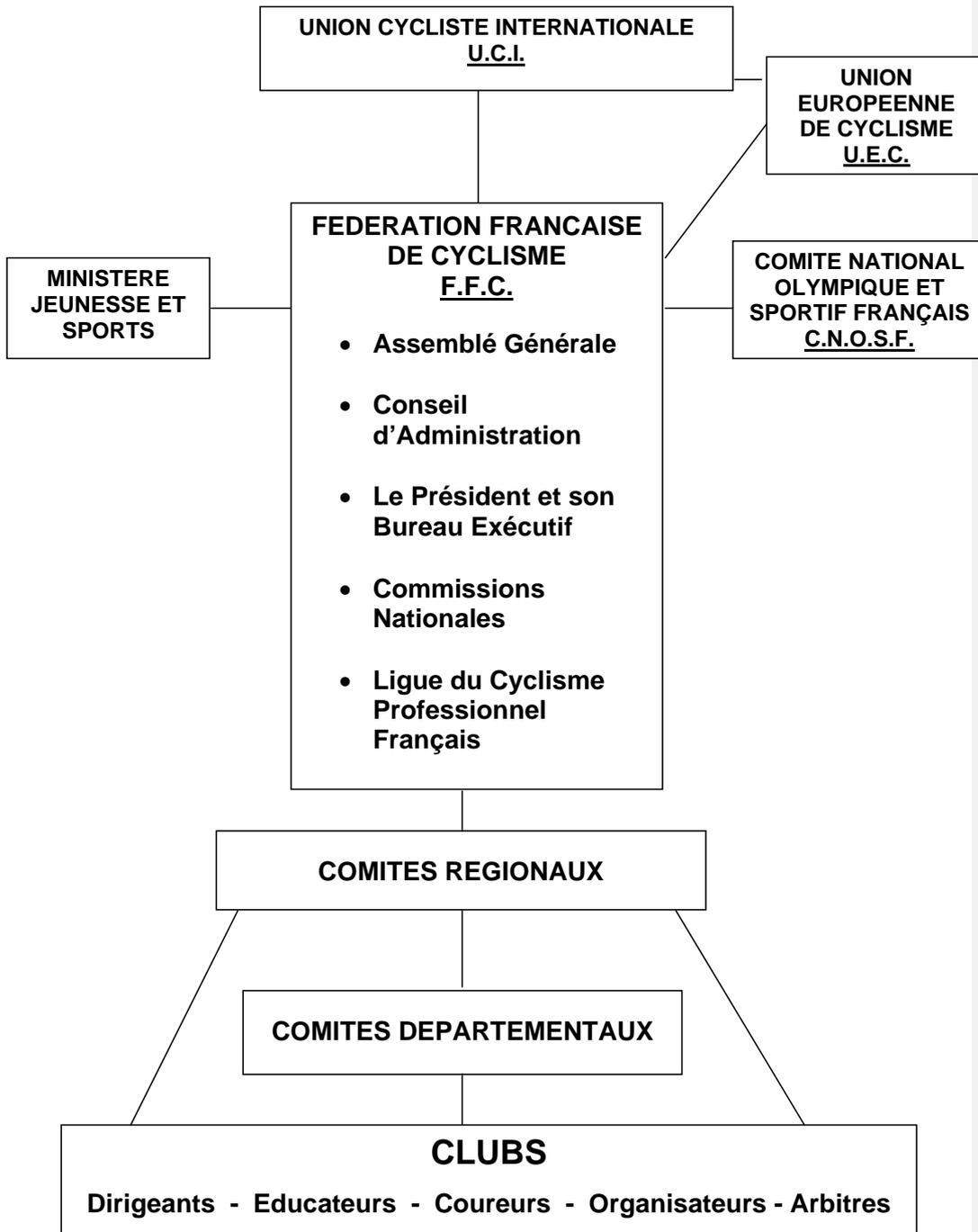
Pour la route :

- l'Arbitre sera désigné (sans indemnité) comme observateur (stagiaire) dans 3 à 4 épreuves en ligne à l'échelon course dans la voiture du Président du Jury ou du Commissaire derrière le Président
- le suivi doit être fait par des Arbitres expérimentés du département ou de la région
- Le stagiaire sera désigné pour officier comme Arbitre dans des épreuves en ligne qui reste la base du contrôle sportif.

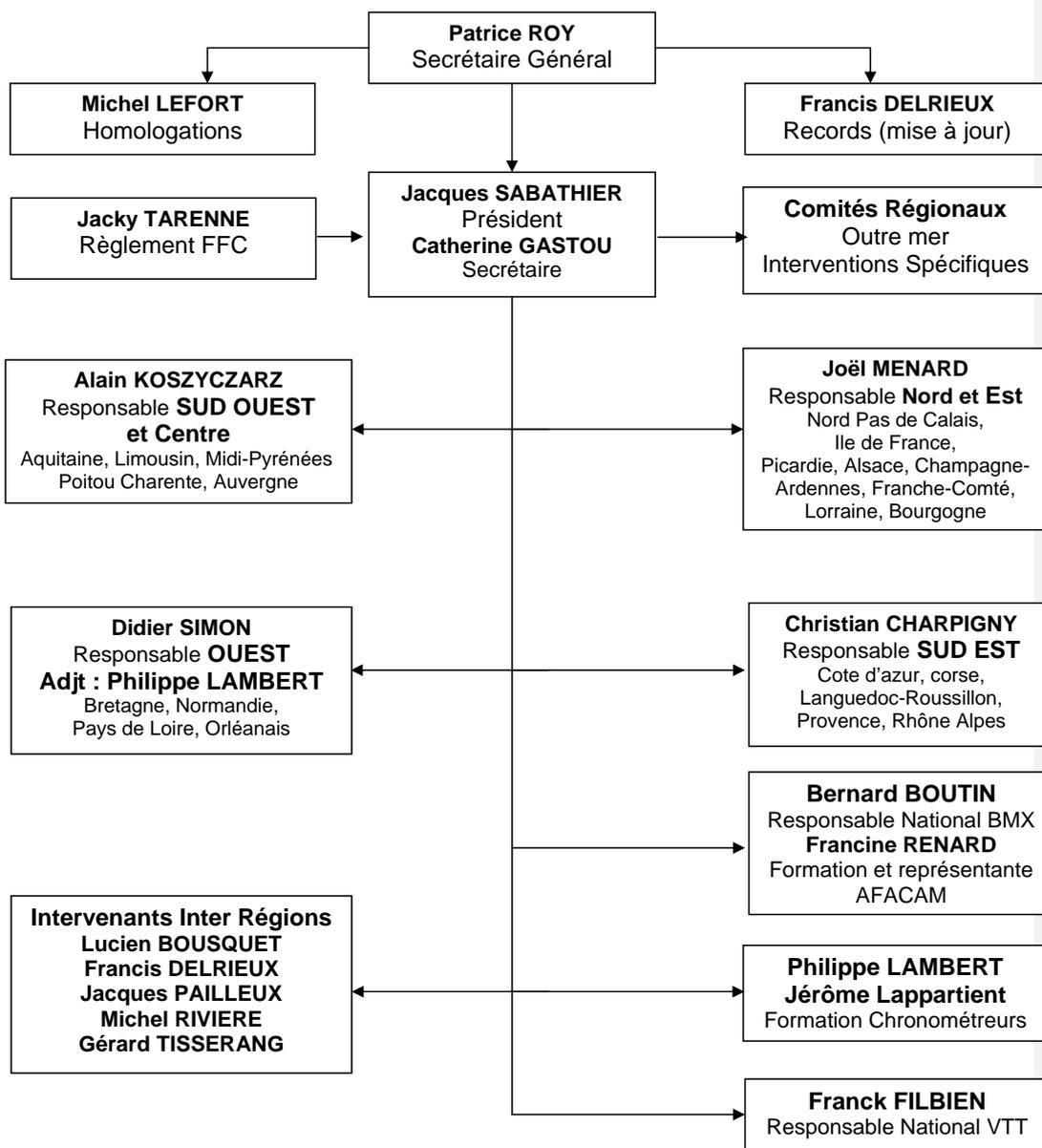
Pour la piste :

- le nouvel Arbitre sera invité à venir renforcer les collègues de commissaires dans les samedis cyclistes ou autres épreuves régionales, puis désigné comme observateur pour les Championnats piste de jeunes ou de seniors, et ensuite pourra être désigné pour officier normalement.

FEDERATION FRANCAISE DE CYCLISME



**COMMISSION NATIONALE DU CORPS ARBITRAL FFC 2009
ORGANIGRAMME DE FONCTIONNEMENT DES INTER REGIONS**



Nota : Les Intervenants Inter Régions auront des actions de formations, perfectionnement, coordination, à la demande des responsables Inter Région en fonction du lieu géographique le plus proche de leur domicile

Document établi au 21-03-2009

Code de Déontologie

Généralités

- L'Arbitre exerce une fonction difficile et délicate parce qu'il est en relation avec des catégories de personnes : organisateurs, coureurs, directeurs sportifs, représentants de la presse, prestataires de services, qui défendent des intérêts différents et même parfois divergents. D'où la nécessité de développer des qualités humaines et relationnelles dont un Arbitre aura besoin sont :

Psychologie : capacité à résoudre les problèmes, en recherchant une solution par le dialogue.

Psychologie ne signifie pas Faiblesse

Feeling : perception intuitive d'une situation et de son évolution possible.

Charisme : mettre ses capacités au service de l'intérêt général.

Autorité : ne veut pas dire **Autoritarisme**, l'Arbitre devra dans certaines situations, être parfois **directif et ferme**, cela dépendra de ses compétences et de son l'expérience

Nota : *C'est dans les différents, contacts, réunions (D.S) qu'un Arbitre installe son autorité. Toujours éviter l'arrogance, le dédain, pour être respecté il faut respecter les autres*

Sens des responsabilités :

- L'arbitre doit faire face à ses responsabilités, et surtout pas les faire porter par d'autres
- Toujours rester solidaire d'une décision commune du Collège des Arbitres.

Le savoir être :

- Commence par le respect de soit avec une présentation vestimentaire soignée, nette et sobre.
- Pour les réunions et en course, le port de l'uniforme officiel FFC est obligatoire. (voir Charte FFC)
- Le respect des autres est : la politesse, la cordialité, le dialogue, l'intérêt de la manifestation
- Proscrire toute discussion avec les coureurs pendant ou Immédiatement après l'effort; c'est un manque flagrant de psychologie.

De plus, vous êtes tenu de:

- proscrire les attitudes non conformes à la fonction, d'utiliser un langage **poli et correct**
- faire preuve **de sobriété en toute circonstance, une attitude** digne dans la voiture.
- **Ne pas solliciter de cadeaux et/ou faveurs, il est interdit de se faire accompagner.**

Finalement : vous ne devez pas abuser de votre statut d'Arbitre et rester un exemple

Relation avec la presse : le Président du Collège est l'interlocuteur pour les interviews, il doit se limiter aux aspects techniques de la course dans **le cadre de la déontologie de l'Arbitrage FFC**

Dispositions pour l'Arbitrage d'une épreuve

Avant l'épreuve

- Dès votre désignation, prenez contact avec l'organisateur pour votre déplacement en lui donnant vos coordonnées et en lui demandant de vous transmettre le dossier de l'épreuve.
- En tant que Président du Jury, indiquez à l'organisateur si besoin les points devant faire l'objet de modification en fonction du règlement FFC en trouvant un accord avec lui.

Sur le lieu de l'épreuve

- Soyez ponctuel, dès votre arrivée présentez vous à l'organisateur, ayez un entretien, convivial, constructif, que votre intention est d'avoir une collaboration totale pour le succès de l'épreuve, en cas de difficultés les meilleures solutions seront trouvées dans le respect du règlement.

Après l'épreuve

- Ne pas quitter l'épreuve sans s'assurer que les classements, les communiqués, etc. ont été réalisés et transmis à la FFC et au Comité Régional. Ayez un entretien avec l'organisateur pour mettre en évidence les aspects positifs et les points faibles constatés de l'organisation, qui seront transmis à la FFC, d'autres points feront simplement l'objet de remarques pour les améliorer.

Nota : Tous les frais engendrés et vacations par votre présence sur les épreuves, sont pris en charge par l'organisateur pour les épreuves Fédérales, pour celles du Comité Régional ce dernier en définit les modalités, pour les épreuves Officielles Fédérales c'est la FFC.

La Réglementation

Le Règlement UCI

Le règlement UCI du Sport Cycliste est applicable dans tous les pays affiliés à l'UNION CYCLISTE INTERNATIONALE, et sert de base aux Fédérations Nationales pour établir leur propre règlement technique dans les diverses disciplines du sport cycliste: Route, Piste, Cyclo-cross, VTT, BMX, Trial, Cyclisme en salle, etc.

Nota: Le règlement UCI s'applique pour les Hommes et Femmes à partir de 17 ans et plus; Pour les jeunes de 16 ans et moins, ce sont les Fédérations Nationales qui définissent toutes les règles.

Le Règlement FFC

La FFC fonctionne à partir de ses statuts et de son Règlement Intérieur, qui précise que, conformément à sa délégation de pouvoir, elle établit la **réglementation administrative et technique** du Cyclisme National dans les diverses disciplines du cyclisme et dans le respect des règlements internationaux.

- Cette Réglementation a aussi pour but d'assurer la régularité sportive et de préserver la santé et la sécurité des compétiteurs.
- La réglementation administrative et technique de la FFC est proposée par les diverses commissions Nationales et adoptée par le Conseil d'Administration et publiée dans le journal officiel de la FFC « La France Cycliste »
- Chaque année, le règlement est mis à jour, réédité et rendu disponible dans les Comités Régionaux, et envoyé à chaque Arbitre licencié avec « La France Cycliste ».

Les Règlements particuliers ou spécifiques de la FFC

Chaque année, la FFC établit et édite des règlements spécifiques qui peuvent être:

- **Le calendrier fédéral** comporte certains règlements spécifiques FFC : Classements Nationaux, Challenges Nationaux, Coupe de France, Championnats, Trophées etc..
- **Règlements des divers Championnats de France FFC**
- Il existe également un règlement pour le **port du maillot de Champion National**.
- Existe aussi un Règlement des **Critériums** en fonction du règlement UCI.

En cours de saison:

- Peuvent être aussi rédigées et publiées des **lettres circulaires** en fonction des besoins, qui précisent certains points particuliers ayant été modifiés et devant être appliqués très rapidement.
- Dans certaines épreuves, la FFC peut envoyer un **Délégué Technique** habilité à intervenir pour faire appliquer auprès du Collège des Arbitres des directives fédérales spécifiques complémentaires au règlement général.

Le détail d'organisation (D.O.)

Le "D.O." est établi par l'organisateur pour toutes épreuves du calendrier Fédéral ou Régional

- **D.O. Fédéral** : imprimé à remplir et à envoyer, par le biais du Comité Régional, pour les épreuves d'une journée (ou par étapes) dans lequel figurent tous les renseignements nécessaires: classe de l'épreuve, lieux, modalités d'engagement, prix, etc. avec obligation d'y joindre le **règlement particulier de l'épreuve**, les parcours, les divers horaires, les profils, plans, etc.
- **D.O. Régional** : imprimé à remplir et à envoyer au Comité Régional sur lequel figureront tous les éléments ci-dessus, mais précisés de manière plus succincte.

Règlement particulier de l'épreuve

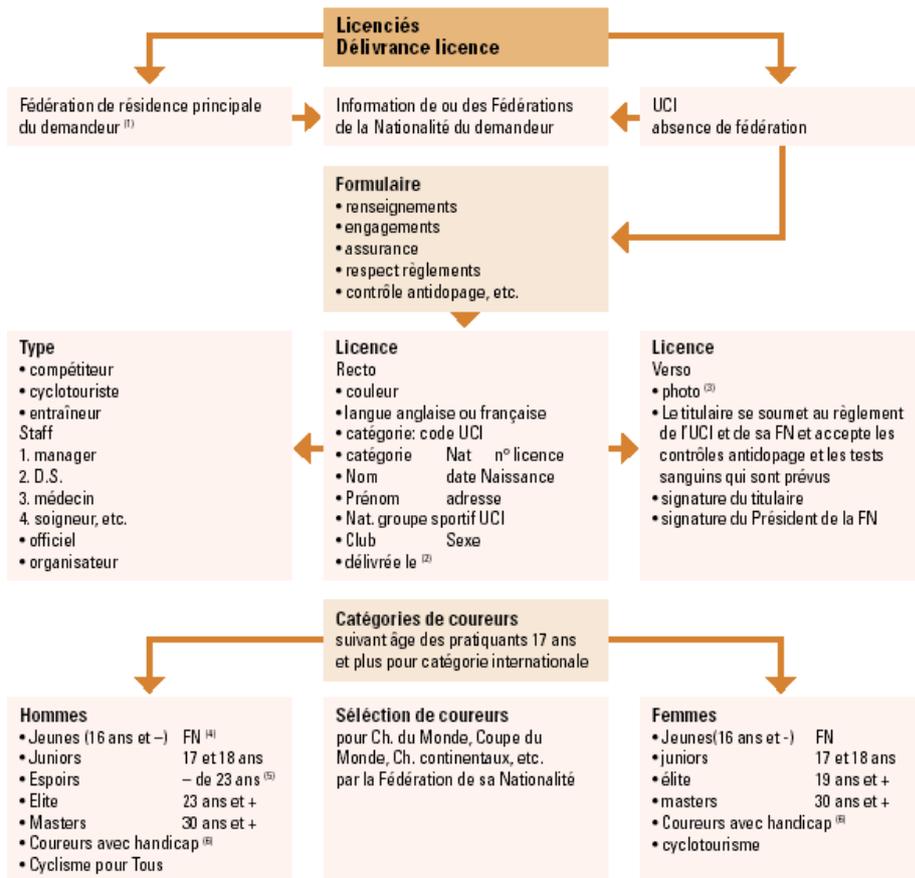
Il doit toujours mentionner qu'il est placé sous les Règlements UCI (calendrier Inter) et de la FFC

Ce règlement spécial de l'épreuve est défini par l'organisateur pour préciser toutes les modalités spécifiques de sa course : participation, engagements, horaires des réunions, prix, modalités des différents classements, dépannage, ravitaillement, protocole.

Délivrance d'une licence - Catégorie de coureurs

Introduction

Ce thème d'ordre administratif détermine par la délivrance d'une licence l'identité cycliste de chaque coureurs ou intervenants participants à une épreuve cycliste sous quelque forme que ce soit. Donc, il n'est pas anodin qu'un, Arbitre quel que soit le niveau, soit au fait des modalités de délivrance d'une licence dont il effectue le contrôle au départ des épreuves cyclistes.



(1) Un coureur dont la résidence principale est à l'étranger, doit être titulaire d'une licence délivrée par la FN de son pays d'accueil, (avec pièces justificatives), licence pouvant être établie pour un club du pays de sa nationalité ou pour un club du pays de résidence, il peut : être autorisé par la FN du pays de résidence à participer aux compétitions pour le club inscrit sur sa licence. Participer aux divers championnats de sa FN. Pour un coureur évoluant dans un club Français le Comité Régional concerné délivrera une attestation d'appartenance (avec toutes les données de sa licence et sa série sportive) et un N° de licence informatique après acquittement du montant de la licence correspondante

(2) La validité d'une licence est du 1er janvier au 31 décembre. Elle est reconnue dans les pays dont la FN est membre de l'UCI

(3) La photo n'est plus obligatoire, l'identité peut être demandée (carte nationale d'identité ou passeport)

(4) Placés sous la réglementation administrative de la Fédération nationale concernée

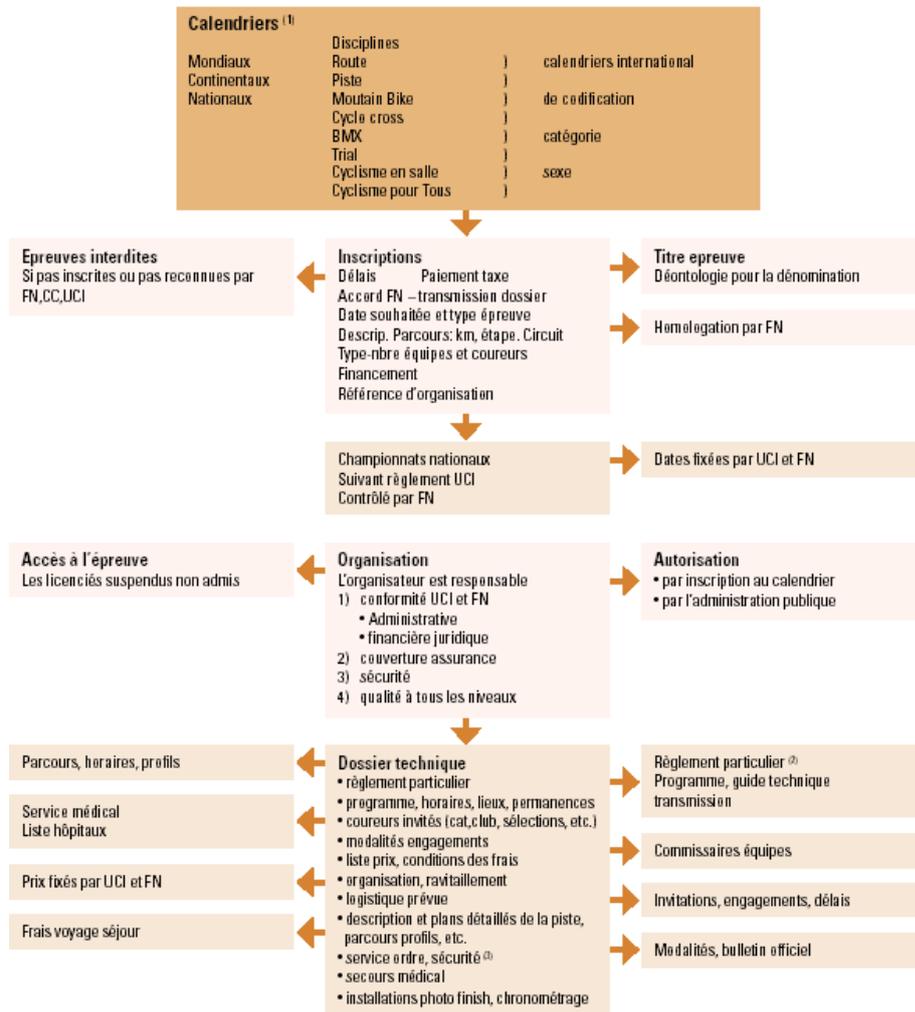
(5) Coureur appartenant à un GS est qualifié Elite, si il ne fait plus partie du GS, il redevient espoir – de 23 ans.

(6) Cette catégorie désigne des coureurs présentant des handicaps conformément au système de classement fonctionnel pour le cyclisme du Comité International Olympique (IPC).

Les épreuves, obligations administratives, dossier technique

Introduction

- Ce thème d'ordre administratif définit le processus des obligations diverses, la complexité, les exigences financières, logistiques, matérielles et humaines d'une organisation doivent être prises en compte pour la formation d'un Arbitre National, Fédéral ou International
- Ceci afin qu'il puisse être sensibilisé aux divers problèmes que peut rencontrer un organisateur et d'essayer, en collaborant avec lui de trouver des solutions qui permettront le meilleur contrôle sportif possible.



Nota: consulter la réglementation administrative FFC ou UCI des règlements généraux

(1) consulter le calendrier Fédéral ou international

(2) voir modèle FFC ou UCI course d'un jour et par étapes

(3) consulter le Règlement FFC Annexe 4 du Titre ou le guide de sécurité de l'UCI à l'usage des organisateurs d'épreuves sur route

Équipement matériel et vestimentaire

Dispositions générales

Principes

- Le règlement **responsabilise chaque licencié** pour l'utilisation d'équipements matériels et vestimentaires qui soient sans danger pour lui même et les autres et **Dégage la responsabilité de la FFC ou de l'UCI, ainsi que celle des Arbitres** après contrôle des équipements, dans le cas de défauts ou de non conformité des équipements utilisés par les licenciés ayant pris le départ d'une épreuve
- Le contrôle des équipements par les Arbitres **se limitant à vérifier la conformité de l'aspect extérieur global** avec les exigences purement sportives
- **Nouveautés techniques**
- Le règlement définit la nouveauté technique des équipements matériels et vestimentaires comme tout élément ne rentrant pas dans les spécifications du règlement
- Toute nouveauté ne pouvant être utilisée sans l'approbation de l'UCI, les Arbitres chargés du contrôle des équipements **doivent refuser le départ** d'une épreuve à tout coureur utilisant du matériel ou des effets vestimentaires non conforme au règlement

Contrôle des bicyclettes et de leurs équipements

Généralités

- De façon générale les Arbitres doivent être toujours attentifs aux bicyclettes utilisées par les coureurs, mais pour les CLM et certaines épreuves sur piste le PCA organisera systématiquement la vérification des vélos, il indiquera à la réunion des DS la possibilité de pouvoir faire vérifier les vélos si besoin
- La **commission matériel de l'UCI** a produit un document «**Règles Techniques de la Bicyclette**» qui rappelle les règles essentielles dans sa première partie et dans sa deuxième «**Audit Check-list**» qui sont les modalités pratiques à effectuer par les Arbitres

Organisation du Contrôle sur les lieux de Départ

Route en peloton

- A l'appel les Arbitres vérifieront discrètement la conformité des bicyclettes et notamment des **roues non standard**, en fonction de la liste disponible sur le site de l'UCI

CLM individuel ou par équipe

- Le PCA prévoira un emplacement pour la vérification des bicyclettes, pour placer le gabarit à défaut utiliser un support type barrière métallique de sécurité, sur laquelle un report des mesures (axes et dimensions) peut être fait à l'aide de ruban adhésif.
- Dans tous les cas l'Arbitre doit toujours avoir : mètre, fil à plomb, ruban adhésif, et un gabarit (support plastique ou carton) pour vérifier l'angle de 120° formé par le bras quand le coureur est en position en tenant l'extrémité du guidon prolongateur
- Le plus souvent le PCA ou un Arbitre sera présent pour pointer les coureurs et s'assurer que la vérification des équipements vestimentaire et de la bicyclette sont effectués, pas toujours systématiquement (sauf épreuves CLM Officielles ou Spécifiques), car avec un peu d'expérience l'Arbitre distinguera les vélos conformes ou non, en fonction de la morphologie du coureur, dans le doute le contrôle sera bien sûr effectué, si besoin le coureur fera modifier les réglages.
- Par précaution certains coureurs viennent bien avant leur heure de départ faire vérifier leur vélo, mais l'Arbitre doit reconstrôler le vélo car entre temps le coureur a la possibilité de modifier encore les réglages

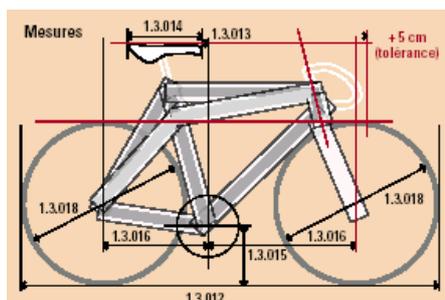
Sur la piste

- Le principe sera le même, le CI désigné avec un adjoint vérifieront la conformité des bicyclettes avant chaque départ et surtout pour les épreuves où les coureurs utilisent le guidon prolongateur

Application:

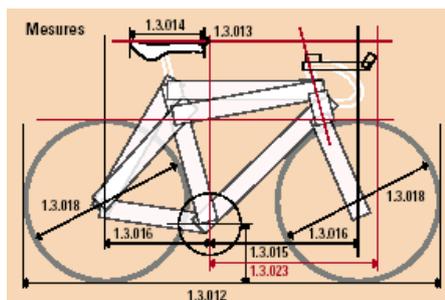
- Afin d'examiner surtout les aspects pratiques du contrôle des bicyclettes nous proposons d'analyser ci-dessous la partie «**Audit Check-list**» qui comme cela est mentionné dans le document en tête de chaque discipline, ne constitue pas la lecture complète des règles à observer.

Route et Piste



Courses : sur route et piste en peloton (Américaine et Course aux Points)

- vérifier que le guidon utilisé est conforme: il n'y a pas de cintre ajouté et la prise en mains reste dans la tolérance de + 5 cm par rapport à la verticale passant par l'axe de la roue avant.
- vérifier que le cadre est tubulaire et de forme triangulaire.
- vérifier qu'il n'y a pas de dispositifs comme «écran protecteur», «fuselage» ou «carénage».
- vérifier que le cycliste utilise des roues conformes.
- vérifier que le recul de selle n'est pas inférieur à 5 cm.



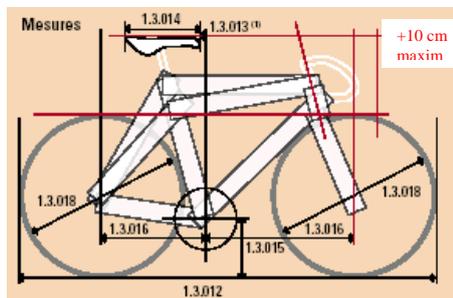
Courses : Contre la Montre sur route et piste (Poursuites, kilomètre, 500m)

- vérifier que le guidon utilisé est conforme: le cintre (ajouté ou non) ne dépasse pas 75 cm (80 cm sous conditions) par rapport à la verticale passant par l'axe du pédalier (1).
- vérifier que le cadre s'inscrit dans un «gabarit triangulaire».
- vérifier qu'il n'y a pas de dispositifs comme «écran protecteur», «fuselage» ou «carénage».
- vérifier que le recul de selle n'est pas inférieur à 5 cm.

(1) Au sujet de la règle 1.3.023 - commentaires:

Le prolongateur sur lequel des repose-coudes ou des repose-avant-bras sont autorisés sans qu'ils puissent constituer des points d'appuis supplémentaires (en contradiction avec la règle 1.3.008). Cela signifie que **les avant-bras se positionnent dans le plan horizontal et que le prolongateur soit conçu de telle manière que le coureur puisse adopter et maintenir une position réglementaire durant toute la durée de l'épreuve**. La zone de prise en mains est délimitée selon le schéma ci-dessous:

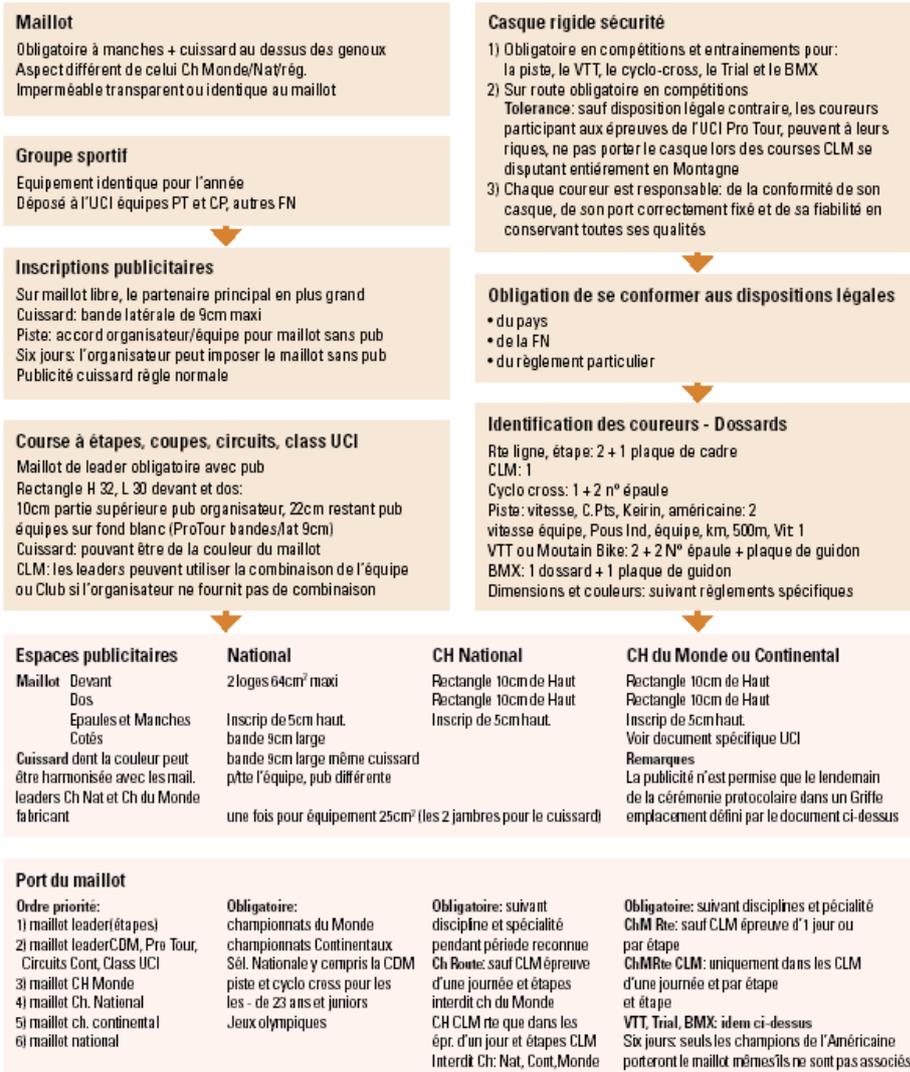
Piste



Course: Vitesse Individuelle, par équipe, Keirin

- vérifier que le guidon utilisé est conforme: il n'y a pas de cintre ajouté et la prise en mains ne dépasse pas 10 cm par rapport à la verticale passant par l'axe de la roue avant.
- vérifier que le cadre s'inscrit dans un «gabarit triangulaire».
- vérifier qu'il n'y a pas de dispositifs comme «écran protecteur», «fuselage» ou «carénage».
- vérifier que le recul de selle ne dépasse pas, vers l'avant, la verticale passant par l'axe du pédalier.

Contrôle des équipements vestimentaires



Consulter la réglementation concernant les espaces publicitaires du maillot National

- 1) les espaces publicitaires sont réservés à la FN à l'exception:
 - a) Coupe du Monde sur piste pour les coureurs appartenant à une équipe enregistrée à l'UCI, les espaces publicitaires sont réservés aux équipes sous un logo de 64 cm²
 - b) Coupe du Monde Cyclo Cross: espace publicitaire réservé aux sponsors du coureur dans un rectangle de 10 cm de haut sur le devant et dos du maillot
 - c) Championnats et challenges Mondiaux et Continentaux BMX – sponsors coureurs rectangle de 10 cm de haut et 30 cm de large devant et dos à défaut la FN peut disposer de deux logos de 64cm sur le devant du maillot.

Nota : la réglementation étant susceptible de changer annuellement il faut prendre cet organigramme pour exemple de présentation mais pas comme réglementation définitive

S'informer et préparer la course

La direction et le contrôle sportif d'une épreuve exigent de la part des officiels une organisation méthodologique sérieuse, que ce soit avant, pendant ou après l'épreuve, dont l'implication sera fonction de la nature de ladite épreuve et de la tâche effectuée.

Nous nous placerons, pour la suite, dans la fonction de Président du Jury qui demande le plus d'attention.

Avant l'épreuve

Nécessité de s'informer en temps utile du type d'épreuve, de sa classe, de sa réglementation spécifique (ou pas) et de son règlement particulier, dans le cas où il n'a pas été envoyé.

Si ce dernier a été établi par l'organisateur, cela permettra de se préparer au mieux pour aborder l'épreuve sur les points suivants:

- **Les modalités de participation et d'engagement** des coureurs, qui peuvent être individuel ou en équipe, avec le bulletin officiel type UCI ou FFC.
- **Le détail d'organisation** qui doit prévoir les lieux et horaires de:
 - la permanence pour la **remise des dossards**, pièces d'accréditation, etc.,
 - la **salle de réunion** avec les Directeurs Sportifs (si elle a lieu, selon épreuves),
 - les **vestiaires, douches, sanitaires** pour les coureurs,
 - l'emplacement pour le **Contrôle Antidopage**,
 - l'**appel** et le **départ**,
 - podium **d'arrivée réservé uniquement** au(x) juge(s) et chronométreurs,
 - podium réservé pour le **protocole**,
 - la **permanence** après l'arrivée,
 - la présence d'une **réception**, etc.
- **Les modalités des divers classements prévus:**
 - individuel général et par catégorie,
 - par équipe,
 - meilleur grimpeur (*modalités du classement, cas des ex aequo, etc.*),
 - meilleur sprinter ("*idem*"),
 - autres classements annexes, suivant les cas.
- Les prix,
- La sécurité et les règles prévues (motos Gendarmerie, civiles, points dangereux, etc.),
- Le ravitaillement,
- Le dépannage neutre,
- L'assistance médicale, qui doit être prévue à partir du moment de l'ouverture du contrôle des licences (nombre d'ambulances, médecin, Croix Rouge, etc.),
- La liste des hôpitaux se trouvant à proximité du parcours,
- L'organigramme sur l'épreuve pour l'organisation et les officiels,
- Les parcours et horaires, les profils, plans, etc.

Nota: Il est possible de téléphoner à l'organisateur pour obtenir ces renseignements.

A partir de ces éléments, il est possible de lister tous les points à traiter avec le directeur de l'organisation afin de vérifier tous les moyens mis en œuvre pour assurer le bon déroulement de l'épreuve.

- A partir du règlement particulier de l'épreuve, il est très souvent nécessaire de vérifier sa conformité avec le règlement Fédéral, et spécifique si cela est le cas.
- L'ensemble des modalités contenues dans cette fiche correspond à une épreuve du type "Elite" du calendrier national. Pour les épreuves du calendrier régional, il faut bien sûr adapter la démarche selon le type d'épreuve rencontrée.

Organiser les opérations de départ

Nécessité d'arriver sur les lieux de la Permanence de Départ 1h30 à 2h avant le départ des coureurs afin de pouvoir prendre contact avec l'organisateur pour vérifier tous les points essentiels déterminant le contrôle sportif de l'épreuve, à savoir :

- **AFFICHER** le règlement particulier de l'épreuve (s'il existe) ou les modalités essentielles ayant trait au détail d'organisation voir fiche "s'informer et préparer la course".
- **ORGANISER** le(s) poste(s):
 - **de contrôle des licences**, pour vérifier le code UCI ainsi que l'âge et la catégorie pour les classements spéciaux (à l'aide de la liste des engagés).
 - **Seul le Président du Collège**, après consultation du Jury, prendra la décision d'autoriser ou pas, la participation d'un coureur, il a la possibilité de téléphoner pour s'assurer que le coureur est effectivement licencié.
 - **de remise des dossards** et des plaques de cadre par les membres de l'organisation.
 - **Ce point d'organisation est très important et doit être rapidement mis en œuvre car il conditionne l'établissement de la liste des partants, qui doit être diffusée le plus tôt possible auprès des Directeurs Sportifs, Officiels, Presse.**
 - **Il est donc nécessaire d'aménager matériellement si besoin ces postes de contrôle en fonction du local proposé.**
- **VERIFIER AVEC L'ORGANISATEUR :**
 - **Le local** et son aménagement pour la réunion des Directeurs Sportifs et des personnes présentes à l'échelon course.
 - **Les moyens techniques** prévus pour le contrôle sportif:
 - **Véhicules des Arbitres** et motos éventuelles, avec des chauffeurs et pilotes expérimentés.
 - **Equipement radio tour** de tous les véhicules à l'échelon course en récepteurs (émetteur récepteur + canal interne pour les Arbitres, voitures et motos).
 - **Dépannage neutre** avec nombre de véhicules, positions à prévoir, chauffeurs, mécanos. (roues à fournir par les équipes, suivant le règlement particulier).
 - **Assistance médicale:** véhicule avec médecin, ambulance(s) avec liaison radio.
 - **Escorte de Gendarmerie:** nombre de motos, placement.
 - **Escorte civile:** nombre, drapeaux jaunes, signaleurs mobiles.
 - **Motos de fonction:** Moto Info, Ardoisier, Arbitres, etc.
 - **Véhicule balais** avec, si possible, une paire de roues, une radio émetteur-récepteur, un Arbitre Adjoint si disponible.
 - **Les modalités d'appel** des coureurs au départ, leur mise en place ainsi que pour les véhicules de l'encadrement course.
 - **Les moyens informatiques et vidéo** (photo-finish) disponibles ou pas.
 - **La position en course** et le rôle de chacun, ainsi que la coordination indispensable à assurer entre: les services de sécurité, l'assistance médicale, les Arbitres, les véhicules invités (si besoin), etc.
 - **Les dispositions** prises pour assurer les divers classements intermédiaires, en dehors du Collège.
 - **Le parcours** et ses particularités, les passages dangereux, l'état des routes, les points stratégiques de la course, les montées difficiles, les descentes dangereuses, les routes étroites, les passages à niveaux, les travaux en cours, la zone de ravitaillement, la dérivation, les modalités d'arrivée et du protocole.
 - **Le local antidopage.**
 - **La mise au point** de son intervention et la coordination avec le **PCA**, pour la réunion avec les Directeurs Sportifs et en insistant sur la présence essentielle de tous les accompagnateurs de l'échelon course.

La réunion des Directeurs Sportifs et de l'encadrement de l'échelon course

Relations avec l'organisateur

Après avoir examiné avec l'organisateur tous les moyens humains et matériels mis à disposition, il peut arriver qu'il y ait un "décalage" entre ce qui est nécessaire et ce qui sera disponible ; il faudra alors composer avec l'organisateur pour rechercher et adapter les meilleures solutions possibles de déroulement du contrôle sportif.

Nota: Nous touchons là le point crucial de "l'attitude" du Président du Jury face parfois à un accueil réservé ou (et) aux lacunes d'organisation. Il faudra donc faire preuve de psychologie, en ayant une approche et des relations toujours courtoises et la plus coopérative possible, tout en exigeant la mise à disposition des moyens essentiels.

Il ne faut jamais oublier qu'organiser une épreuve demande beaucoup d'énergie et de disponibilité (voire d'abnégation) pour réunir tous les moyens nécessaires qui sont d'ordre financier, administratif, technique et humain afin de constituer une équipe dirigeante efficace. Il est bien évident qu'une bonne organisation facilitera grandement le contrôle sportif, mais une mauvaise relation avec l'organisation nuira toujours à l'efficacité et la réussite de l'épreuve.

La réunion des Directeurs Sportifs et de l'encadrement de l'échelon course

Toutes les personnes assurant une fonction sur l'épreuve doivent être présentes à cette réunion afin que les consignes puissent être respectées.

L'organisateur

- Il ouvrira la séance et pourra présenter rapidement et chronologiquement depuis la tête jusqu'à la fin de course, les chauffeurs et accompagnateurs en mettant en exergue leur rôle, ce qui valorise et responsabilise chaque dirigeant.
- Il évoquera toutes les modalités pratiques et matérielles.
- Il communiquera toutes les informations relatives aux parcours: modifications, travaux, points dangereux, etc. Si besoin, cela peut faire l'objet d'un communiqué.
- Il passera la parole au chef de Gendarmerie ou de l'escorte de sécurité et attirera l'attention des suiveurs sur l'aspect le plus important "**la sécurité**" et le comportement de chacun.
- Il répondra aux diverses questions.

4.2.2 Le Président du Jury

- Il présentera le Collège des Arbitres.
- Il effectuera l'appel des équipes (pour préparer son tirage au sort).
- Il annoncera les modifications éventuelles de certains points du règlement (qui peuvent faire l'objet d'un communiqué) et précisera les modalités de certains classements, etc.
- Il précisera les moyens disponibles pour le dépannage neutre.
- Il précisera aussi les opérations de ravitaillement à poste fixe et par les véhicules, en indiquant que, suivant les conditions météo, il pourra modifier le début ou la fin du ravitaillement.
- Il rappellera les consignes de sécurité et de discipline pour tous les véhicules à l'échelon course, mais modulera ses rappels en fonction du niveau de l'épreuve, afin d'éviter aux **DS** des recommandations répétitives, mais il pourra préciser parfois:
 - l'obligation pour les coureurs de lever le bras pour signaler l'incident au **PCC** même si le coureur informe par radio (oreillette) son **DS**.
 - l'obligation (dans ce dernier cas) au **DS** de demander l'autorisation de dépanner en passant au niveau du **PCA** ou de l'**Arbitre**.
- **Le retour des coureurs, dans le cas de crevaison, chute, incident divers, ne doit pas s'effectuer derrière le véhicule du (des) directeur(s) sportif(s) en dehors de la file.**

- Il répondra aux questions diverses concernant le contrôle sportif.
- Il indiquera que le contrôle antidopage pourra avoir lieu (et passera la parole à l'Inspecteur Médical (si présent) en fin d'intervention).
- Il effectuera, en dernier lieu, le tirage au sort des véhicules techniques par leur nom pour les équipes complètes représentées à la réunion, suivant le règlement relatif à la classe de l'épreuve, puis le tirage au sort des équipes non représentées. (Voir roues pour Véhicules Neutres si besoin).

Nota: La réunion de tout l'encadrement sportif est nécessaire pour des raisons évidentes de coordination, de sensibilisation de tous les chauffeurs (dont certains peuvent être nouveaux sur une épreuve), sur les deux aspects indissociables du contrôle sportif : la sécurité des usagers de la route, et du public, et la régularité sportive.

Cette réunion est l'occasion unique d'affirmer le rôle du Collège des Arbitres devant tous les intervenants.

Organisation du contrôle sportif et répartition des tâches

Direction des épreuves: définition

Il est nécessaire de bien distinguer:

- **Le Directeur de l'organisation**, qui est également appelé **Directeur de l'épreuve** (ou parfois à tort **Directeur de course**) et qui est responsable de:
 - **la partie administrative** conduisant à obtenir toutes les autorisations nécessaires de la Fédération, de la Préfecture, des Mairies, etc.
 - **la sécurité de l'épreuve** par la mise en place de tous les moyens appropriés (*signaleurs, Gendarmerie, Police, escortes motos, etc.*) permettant le déroulement normal de la course sans danger pour les coureurs, les usagers de la route et le public.
 - **la mise en place** de toute la **matérialité et la logistique** (*locaux, équipements, etc.*) permettant d'accueillir et d'encadrer l'épreuve dans les meilleures conditions possibles.
- **Le Directeur de course ou le Président du Collège des Arbitres (PCA)**, dit aussi **Président du Jury**, qui est chargé, avec tout le Collège, d'assurer la direction et le contrôle sportif de l'épreuve.
- **Le Jury**, au sein du Collège des Arbitres, est composé des trois Arbitres titulaires, y compris le Président du Jury, et assure la prise des décisions.
- **BRIEFING**: Le Président du Jury doit réunir le Collège et effectuera la répartition des tâches des Arbitres en fonction de la désignation officielle, et ceci dès l'ouverture de la permanence.

Fonction et répartition des tâches

La base sera celle d'une épreuve nationale en ligne (sans CLM), soit :

Président du Jury + deux Arbitres Titulaires + un Juge à l'Arrivée + un ou deux Arbitres à Moto.

Le Président du Jury

Suite aux fiches précédentes, on comprend vite la tâche importante et la responsabilité du Président du Jury qui a un rôle d'animateur au sein du Collège, et de coordinateur auprès de l'organisation ce qui implique une parfaite connaissance des éléments vus précédemment et qui de plus, doit assurer la direction sportive de l'épreuve.

Les Arbitres Titulaires

- Ils se verront confier les tâches du **contrôle des licences** pour la remise des dossards à partir de la liste des engagés et suivant les classements prévus, ils vérifieront les **catégories et l'âge** afin d'établir une liste des partants correcte, suivant modèle UCI.
- Ils assisteront le Président du Jury pour préparer et effectuer la réunion des Directeurs Sportifs.
- Ils effectueront le **contrôle des coureurs** et de leurs vélos au moment de l'appel.
- Ils assureront la **direction sportive** avec le Président du Jury (**PCA**), sous la forme d'un Arbitre à l'avant de la course et l'autre Arbitre à l'arrière (codifiés **A2 et A3**).
- Ils prendront, après la course, les **décisions et sanctions** éventuelles avec le Président du Jury.

Le Juge à l'Arrivée

- A un rôle spécifique **très important**, délicat, ingrat parfois, qui est conditionné par les moyens mis à sa disposition pour **les classements intermédiaires et l'arrivée**.
- Au fur et à mesure du contrôle des licences, il doit effectuer les **modifications éventuelles** auprès de la saisie informatique pour **éditer une liste des partants** à jour, et qui conditionne la composition des équipes.
- Il doit aussi organiser la couverture des divers **classements intermédiaires** en coordination avec un Arbitre Adjoint ou la Moto Information (prévue par l'organisation, qui doit réserver également une moto pour le Juge à l'Arrivée, en cas de besoin, afin qu'il puisse juger ces classements).
- Il s'assurera que tous les **coureurs partants ont bien signé** la feuille de Départ.
- Il fait partie **intégrante** du Collège et, de ce fait, il participe au contrôle sportif au même titre que les Arbitres Titulaires, jusqu'au moment où il quittera la course pour se rendre à l'arrivée.
- **Nota: Il est bon de préciser que SEUL le Juge à l'Arrivée est responsable de tous les classements.**

Pour l'arrivée, il doit:

- S'organiser, suivant les moyens à sa disposition, pour se faire aider, car il doit fonctionner comme s'il n'avait pas de vidéo !
- Etre en mesure de donner rapidement le podium et tous les vainqueurs des classements intermédiaires (**PC., MG.**), et par catégorie au classement général (Espoirs, Juniors, etc.). De cela, dépend le bon déroulement du protocole, ainsi que le travail des médias qui doivent diffuser rapidement les résultats.
- Confirmer à la permanence le résultat des classements intermédiaires.
- Vérifier le classement d'arrivée par recoupement avec le Collège des Arbitres.
- Vérifier une dernière fois l'original des classements avant sa reproduction pour diffusion.

L'Inspecteur Antidopage

Désigné par l'UCI ou la FFC, il remplit sa mission suivant le règlement du contrôle antidopage UCI ou fédéral qui est celui de la loi en vigueur France.

Il travaille en collaboration avec le médecin désigné pour le contrôle antidopage, mais également avec le **PCA** pour l'informer de son déroulement.

L'Arbitre à Moto

Sous la tutelle du Président du Jury et des Arbitres Titulaires, il doit œuvrer en **direction sportive** suivant les consignes reçues, avec une **grande mobilité** à tous les niveaux, que ce soit à l'avant ou à l'arrière de la course.

Les Arbitres Adjoints (ou Complémentaires)

Suivant leur nombre, ils seront affectés à des postes divers : dans les voitures de dépannage neutre, dans la voiture balai, afin de pouvoir être des témoins directs et actifs, qui pourront ainsi prévenir certaines fautes.

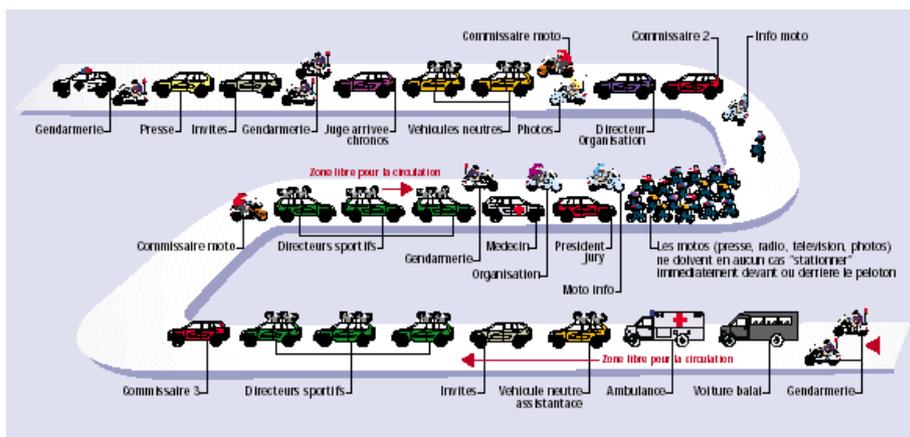
Ils n'auront pas la possibilité de diriger, mais rendront compte des faits de course constatés sur un rapport écrit nominal à remettre au Président du Jury.

La direction sportive son déroulement

Au préalable, chaque membre du Collège des Arbitres devra prendre contact avec son chauffeur pour faire connaissance et lui demander, si besoin, de vérifier le fonctionnement de l'équipement radio et lui indiquer sa position dans la course.

L'appel et le contrôle des coureurs

- Ces opérations, qui sont le plus souvent négligées, offrent parfois une belle pagaille sur la ligne de départ, et une piètre image pour la suite de l'épreuve.
- Il est donc nécessaire de s'assurer auprès de l'organisateur que les véhicules de l'échelon course avant et arrière se positionneront avant le regroupement des coureurs dans une **zone d'attente** (pour les épreuves JUNIORS, il sera primordial d'y prévoir le contrôle des développements). Elle sera placée 50 à 80 mètres avant le lieu de départ.
- **L'appel des coureurs**, s'effectuera sous le contrôle des Arbitres qui vérifieront la tenue vestimentaire des coureurs compétiteurs (**le port du casque rigide, publicités, dossards**), ainsi que leur bicyclette (**conformité, plaque de cadre**).
- Les coureurs resteront sous le contrôle de l'Arbitre Avant (**A2**) et de l'organisateur, le temps que les véhicules à l'avant et à l'arrière, se positionnent suivant le schéma type UCI joint.
- Il leur sera rappelé les **consignes de sécurité**: faciliter le passage des motos et voitures, prendre les îlots directionnels et giratoires par la droite, le dépannage à **droite**, etc.



Le départ

- Suivant le cas, il pourra être:
 - **Direct**; d'où l'obligation de bien régler le départ des véhicules à l'avant
 - **Fictif** (cas le plus fréquent); un parcours (**maxi 10 Km**) sera neutralisé sous la conduite de l'organisateur et (ou) de l'Arbitre **A2, avec drapeau rouge**; puis, dès que le **Km 0** sera annoncé, et qu'il n'y aura pas de coureur attardé pour incident, le **départ réel** sera donné **lancé** ou avec le même processus avec un **départ réel arrêté**, selon les exigences de l'organisateur.
- **La partie neutralisée** permettra au Président du Jury de vérifier le **fonctionnement des radios** de tous les véhicules équipés d'un émetteur, et de rappeler les consignes de sécurité (entre autres: **rouler en feux de croisement**) ainsi que d'annoncer le nombre de partants, et les modifications de la liste des engagés, si une liste des partants à jour n'a pas été diffusée.

- **Dès le départ réel donné au Km 0** (remise à zéro du compteur voiture), il est essentiel que tous les véhicules prennent leurs positions; si besoin, le Président du Jury interviendra pour rappeler les consignes de circulation en course.

Le Directeur de l'épreuve

Se positionne devant l'Arbitre Avant. Il signale tous les passages dangereux rencontrés: îlots directionnels, giratoires, rétrécissements de chaussée, ralentisseurs, véhicules mal garés, travaux, etc. ainsi que tous les panneaux signalant les **PC**, les **MG**, le **Km 50**, puis les derniers **25, 20, 10, 5, 4, 3, 2,1 Km** (flamme rouge) ainsi que la zone de ravitaillement à poste fixe (début et fin).

L'Arbitre Avant (C2)

Il contrôle la tête de course, ainsi que le mouvement des motos, véhicules, et il intervient pour les faire avancer suivant la progression du peloton. Il peut éventuellement, à la place du Directeur de l'épreuve, si besoin, annoncer les passages dangereux. **C'est l'A2 qui est responsable de la direction à l'avant de la course, pour le positionnement de tous les véhicules et en particulier de celui des voitures neutres d'assistance.**

La Moto Information

Elle signale au Président du Collège des Commissaires (**PCA**) et (ou) au speaker radio course le(s) numéro(s) de(s) dossard(s) et les écarts du (des) coureur(s) échappé(s). Elle peut travailler en collaboration avec l'**A2** lorsque les écarts sont supérieurs à **1'30/2'** environ, ou dans le cas d'une deuxième moto d'information, elle se placera à l'avant du peloton pour faire des « tops » à la moto info de tête

La Moto Ardoisier

Inscrit les numéros de dossards des coureurs échappés et les écarts en temps; elle se laisse glisser à gauche pour renseigner les différents groupes de coureurs jusqu'à la tête du peloton (sur les vingt premiers); elle peut également, au besoin, travailler en collaboration avec la Moto Info pour les écarts lorsque les groupes sont morcelés.

Les Voitures Neutres d'Assistance (VNA)

Leurs positions sont fixées par les Arbitres.

Elles sont normalement au nombre de 3 et deux roulent à l'avant devant le Directeur de l'épreuve et une se tient à l'arrière, à disposition du Président du Jury (ou **PCA**).

Mais, dans certaines épreuves, le positionnement pourra être différent avec **1 VNA** à l'avant et **2 VNA** à l'arrière (cas d'épreuves où elles assurent l'essentiel du dépannage).

Elles doivent transporter les roues de rechange avec un mécano compétent, et avoir à disposition des bouteilles d'eau d'un demi-litre bouchées d'origine, pour éventuellement ravitailler les coureurs échappés, en attendant la remontée de leurs DS.

Nota: Pour certaines épreuves plus spécifiques (avec montagne, routes étroites pavées) il est judicieux d'avoir le concours d'une ou deux motos neutres d'assistance.

La voiture de l'Arbitre Antidopage

Elle se trouvera en avant de la course, précédant le Directeur de l'épreuve, et ne doit pas se trouver au niveau des coureurs, si le Président du Jury le charge en début d'épreuve de contrôler un groupe de coureurs. Il transmettra au PCC les informations des modalités du contrôle antidopage, qui les communiquera dans les 20 derniers kilomètres sur Radio Tour.

Le Président du Collège des Arbitres et l'Arbitre à l'Arrière

- **Le PCC se trouve derrière le groupe principal**, qui n'est pas forcément le peloton ayant le plus grand nombre de coureurs, mais celui le plus important en fonction de la tête de course.

- **Il a la responsabilité de la Direction Sportive**, avec bien sûr **une collaboration étroite avec le Directeur de l'Epreuve dans les cas graves** (tels que : arrêt de course pour manifestations diverses, conditions météo extrêmes, grêle, neige, tempête, erreurs de parcours, etc.).
- **Il assure, avec son collègue A3**, et l'Arbitre à Moto Arrière (si c'est le cas), la régulation des véhicules techniques des équipes en fonction des circonstances de course: coureurs lâchés (barrage avec drapeau rouge), crevaisons, chutes, ravitaillements, etc.
- **Il informe par Radio Tour** les Directeurs Sportifs, le Médecin, l'ambulance, des incidents ci-dessus pour qu'une assistance rapide soit effectuée auprès des coureurs.
- **Il donne** bien sûr toutes les consignes adéquates au bon déroulement de la course, suivant les faits rencontrés.

Le médecin

Placé juste derrière le **PCA**, il assure l'assistance médicale indispensable.

L'ambulance

Elle fonctionne sous la responsabilité exclusive du médecin de la course et se positionne derrière les voitures techniques, et intervient au premier appel.

Le Camion balai

Il est le dernier véhicule de la file et prend en charge les coureurs ayant abandonné, en récupérant les dossards, doit dans tous les cas passer la ligne en fin de course pour remettre au **JA** les dossards et signaler éventuellement des faits de course au **PCA**.

Le Juge à l'Arrivée

Il est normalement à l'avant de l'épreuve, pour les courses en ligne.

Pour les circuits de 8 à 12 Km (et plus), il reste sur la ligne pour juger tous les classements intermédiaires et relever la composition des différents groupes de la tête jusqu'à l'arrière.

Dans les épreuves en ligne, il officie bien sûr comme juge pour les classements **PC** et **MG**, mais aussi comme **A2** en son absence ou en collaboration avec lui selon la physiologie de la course.

Dans tous les cas, **il doit quitter la tête de course 20 Km** avant la ligne finale en utilisant le parcours officiel et **respectant le code de la route**, afin de préparer l'arrivée. L'**A2** doit alors reprendre sa place à l'avant et peut utiliser éventuellement l'Arbitre à Moto (ou un Arbitre Adjoint chargé des PC et MG qui a terminé son travail) pour l'aider dans sa tâche.

Nota: On constate que la direction sportive d'une épreuve est un travail d'équipe et que les Commissaires n'ont pas une position statique, mais doivent au contraire être toujours attentifs pour s'adapter à l'évolution de la course.

Situations de course

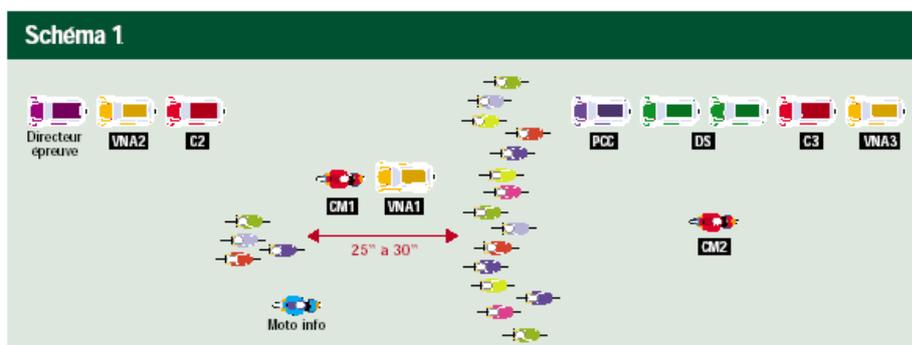
Remarques générales sur le positionnement des véhicules

- Des règles strictes régissent les mouvements des véhicules dans la course et ce sont les Arbitres qui sont chargés de les appliquer en **autorisant** ou en **refusant le passage** à ces véhicules.
- La place, le déplacement, les manœuvres des véhicules est fonction de la **situation de course** c'est-à-dire, la position sur le terrain de l'ensemble des concurrents et principalement les distances qui séparent les différents groupes.
- Bien que les écarts soient communiqués en secondes ou en minutes, ils n'expriment pas **la même distance métrique** selon que les coureurs roulent en terrain plat ou dans une ascension assez pentue. C'est un élément dont un Arbitre doit tenir compte pour laisser intercaler des véhicules.
- Les écarts entre l' (les) échelon(s) avant et le peloton principal sont généralement communiqués sur Radio Tour par l'intermédiaire des motos d'informations. Lorsque l'écart dépasse la minute ou pour les besoins de l'arbitrage, les Arbitres A2, J.A., moto et PCA peuvent par le système **du repère visuel sur le terrain**, prendre les écarts eux mêmes

- en signalant par radio le moment de leur passage à cet endroit (donner des «tops»).
- Cette méthode est particulièrement intéressante entre le PCA et les A3 et A4 pour autoriser ou interdire le passage des D.S. retenus derrière des groupes de coureurs attardés.

Situations de course

Une échappée se crée : dès que l'écart passe à 25"/30", le VNA de tête s'arrête et se place derrière les coureurs détachés (schéma 1). Nota : dans les différents schémas pour identifier les arbitres : le PCA = PCC – A2, A3 = C2, C3 et AM = CM.

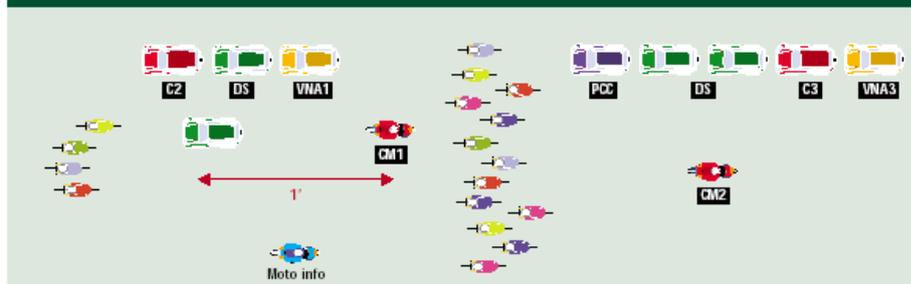


L'A2 annonce cette couverture pour rassurer et calmer les Directeurs Sportifs ; en même temps, il doit relever les numéros de dossards de ces coureurs, les classer numériquement et identifier le nombre d'équipes représentées (utiliser une grille sur une feuille de route comme ci-dessous).

D	L	C	B	E	C	C	F	C	T	M	S	M	R	M	U	O	F
F	O	S	A	U	A	O	E	O	E	A	A	E	A	A	S	N	A
F	T	W	N	S		F	S	A	L	P	E	R	B	Y	P	C	S
1	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86
2	7	12	17	22	27	32	37	42	47	52	57	62	67	72	77	82	87
3	8	13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88
4	9	14	19	24	29	34	39	44	49	54	59	64	69	74	79	84	89
5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90

L'écart augmente: passé à 45", le C2 peut alors se placer derrière l'échappée schéma 2

Schéma 2



L'écart annoncé est maintenant de 1 minute ; En théorie, les Directeurs Sportifs peuvent demander à passer pour se porter en tête, mais le PCA qui fait barrage, décidera en fonction du nombre de coureurs et de la topographie à les laisser dépasser le peloton ou pas, car ce dépassement par plusieurs véhicules crée un phénomène d'accélération amplifié par :

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

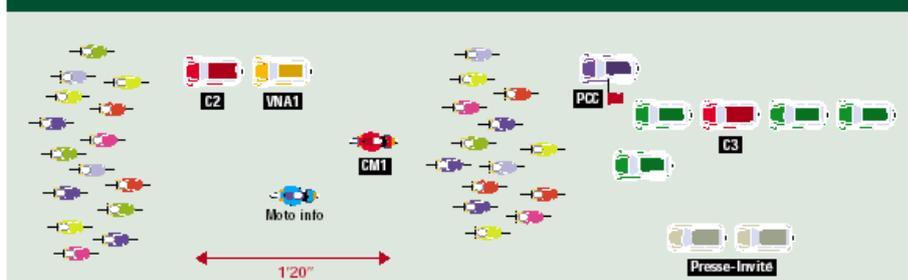
ATTENTION! :

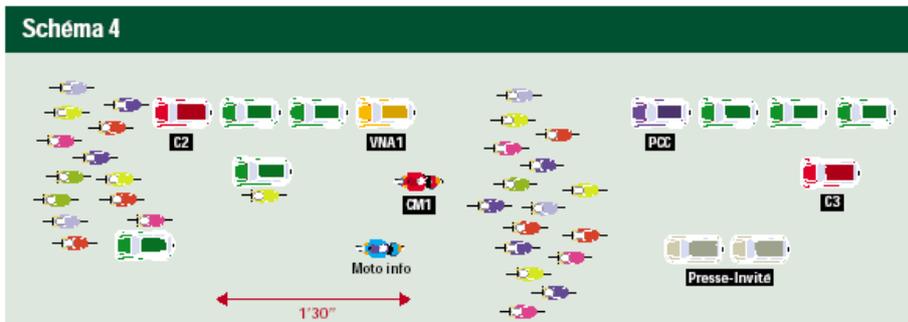
On se rend compte qu'autoriser le passage des Directeurs Sportifs doit être bien conduit; deux à trois voitures peuvent doubler, davantage devient néfaste pour la réussite de l'échappée; il sera plus sage de faire patienter les DS pour ne les autoriser à passer qu'à partir d'un écart de ~1'30" (selon leur nombre).

De plus, le dépassement du peloton est dangereux pour les coureurs et est également l'objet d'infractions par ravitaillement au passage, prise d'appui prolongé par les coureurs. (Schémas 3 et 4)

Nota: Tous les écarts indiqués le sont à titre d'exemple et ne sont pas une règle rigide établie.

Schéma 3

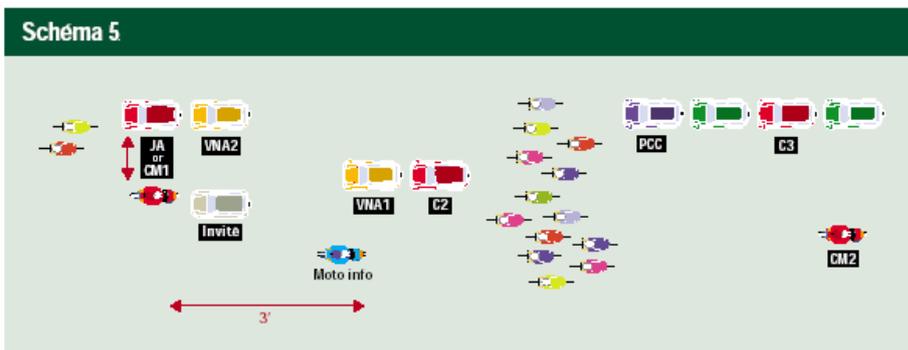




L'échappée se maintient et l'écart grandit: le PCA peut alors laisser passer d'autres véhicules (Presse, Invités éventuels).

L'A2 demande à la VNA2 de se laisser glisser devant le peloton pour la couverture de dépannage, en cas de contre-attaque éventuelle.

L'A2 doit toujours rester avec le groupe de tête dès que plusieurs coureurs sont présents avec leur DS; par contre s'il n'y a que 2 ou 3 coureurs sans Directeur Sportif, l'A2 peut laisser le groupe de tête sous la surveillance d'un AM, ou du Juge à l'Arrivée, pour aller devant le peloton prendre éventuellement en charge une contre-attaque qui se dessine (schéma 5).

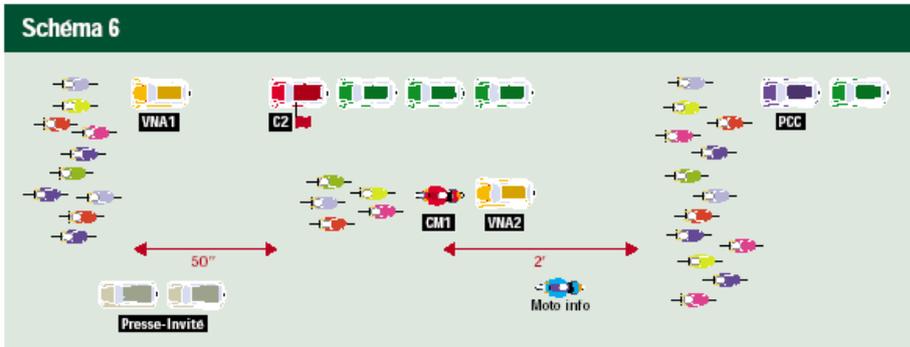


Une contre-attaque se développe: Dès que les écarts sont suffisants, le VNA2 se place derrière ce contre, puis ensuite, dès que possible, l'A2 ou l'Arbitre à Moto (l'AM); à partir de cette situation, ce sont les écarts et le nombre de véhicules intercalés entre les groupes qui guideront les Arbitres.

1° CAS:

- un groupe d'échappés important, plusieurs voitures intercalées.

Si l'écart diminue en dessous de la minute, les véhicules de presse et invités repassent à l'avant, et les DS se laissent glisser derrière la contre-attaque (si l'avance sur le peloton est suffisante = écart supérieur à la minute) ou bien s'arrêtent et reprennent leurs places dans la colonne des véhicules à l'arrière (schéma 6).

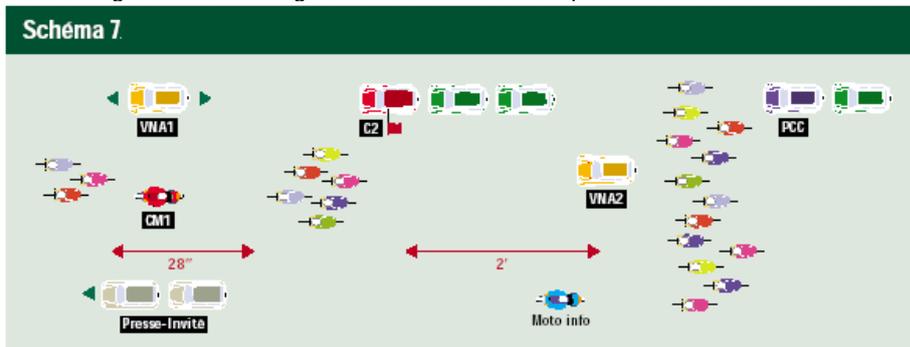


2° Schéma-6
2° CAS :

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

Le **VNA1**, dès que l'écart est passé en dessous de 30'', repasse à l'avant ou prend la place du **VNA2**, ce dernier se laissant glisser de nouveau devant le peloton, si l'écart avec celui-ci le permet (**Schéma 7**).

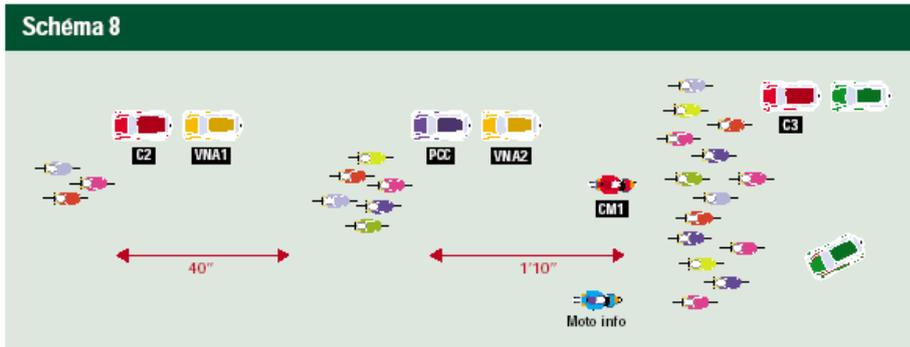
L'**A2** et ses collègues évolueront également suivant les cas repris dans les schémas ci-dessous.



3° CAS :

- **groupe de favori qui revient vers la tête.**

Dès que l'écart est suffisant entre l'avant du peloton et la contre-attaque le **PCA** s'intercalera avec la **VNA2**, puis les véhicules des **DS**, l'**A2** prendra charge le peloton (**schéma 8**).

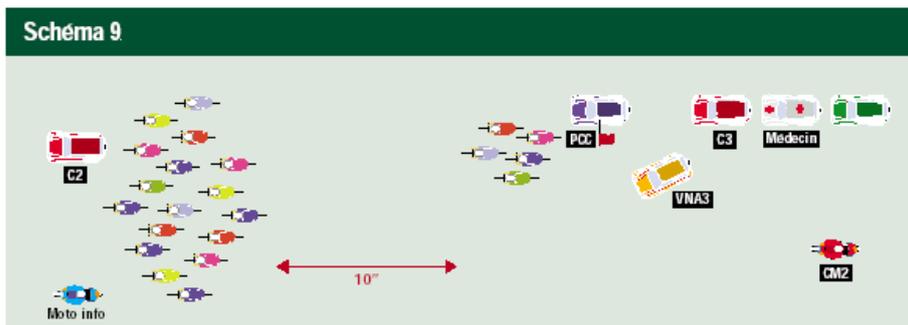


Le peloton se morcelle par l'arrière:

- Dans une épreuve rendue âpre par les difficultés du parcours, la distance, les conditions météo (vent, pluie), un rythme soutenu, des cassures peuvent se produire parfois en tête, ou au milieu du peloton, plus souvent à l'arrière avec des coureurs lâchés (qui, soit se relèvent, soit persistent dans l'effort pour tenter de revenir).
- Le **PCA** doit alors, dans la mesure du possible, anticiper et faire venir derrière lui le **VNA3** et l'**A3** car, dès que ces cassures se produisent, le **PCA** va effectuer un **"barrage"** sur le groupe de lâchés (**schéma 9**).

Situations de course 2

7-20

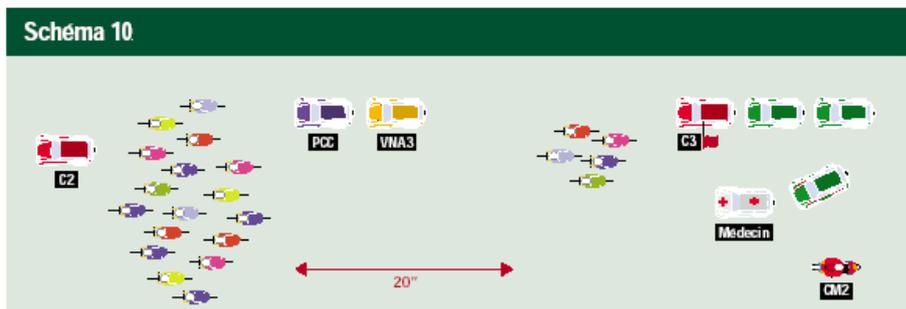


v

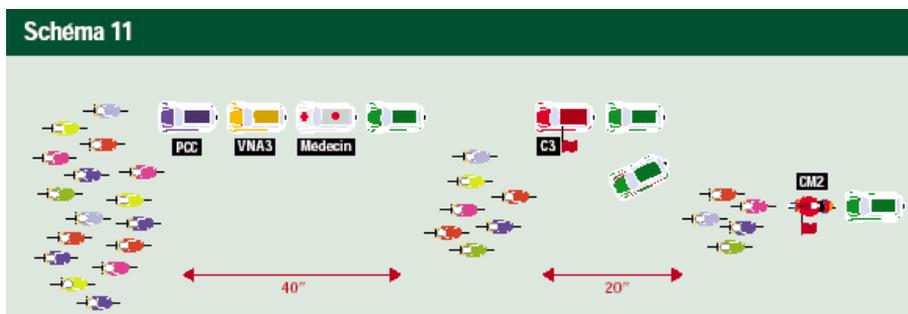
Moto-info-Pressé-Invité
PCC

40" 4'4

Dès que l'écart est suffisant (80 à 100 mètres), il se positionne derrière le groupe précédent avec le **VNA3**, tandis que l'**A3** prend sa place et maintient le barrage, en faisant passer le médecin (**qui n'est pas prioritaire**). Puis, par 3 ou 4 voitures, ce sont les Directeurs Sportifs qui passent au fur et à mesure que l'écart grandit (**schéma 10**).



- Ensuite, l'**A3** confie ce groupe de lâchés à l'**AM** arrière, pour remonter rapidement rejoindre le **PCA** et le **VNA3**; et ainsi de suite (**schéma 11**).



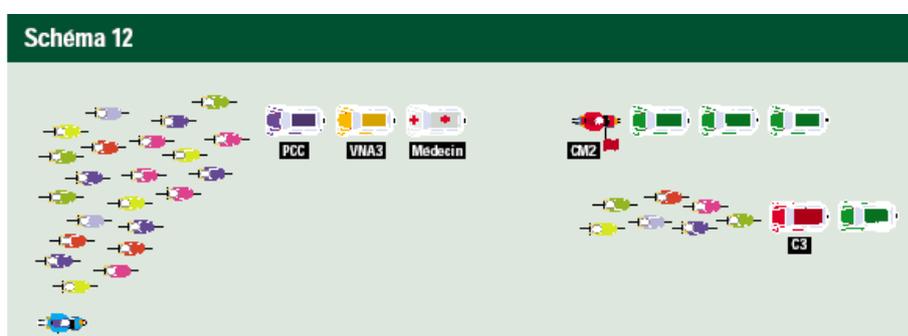
Nota: Il y a des situations parfois difficiles quand plusieurs groupes se forment, car le nombre de Commissaires étant limité, il faut faire des choix en fonction des écarts, de la composition des groupes et du nombre de voitures.

- Le **PCA** peut, dans certaines situations momentanées, faire le barrage si besoin, envoyer le **VNA3** derrière le groupe précédent en attendant la venue l'**A3**.
- C'est dans ces situations que le **CM** doit remonter, s'arrêter, contrôler les différents groupes car les retours de coureurs derrière les véhicules des **DS** sont toujours possibles!

- **On constate que le poste de l'A3 est délicat et ne peut être confié à un Commissaire débutant.**

Retour de groupes de coureurs:

- Il faut toujours être vigilant dans une course car, si des coureurs sont lâchés, ils peuvent aussi revenir, compte tenu de la topographie (descentes), du ralentissement du peloton après le passage de difficultés, etc.
- **Il est du devoir du CM de prévenir et d'anticiper** le retour éventuel d'un groupe de coureurs, dès qu'ils sont à 200 mètres de l'arrière de la file des véhicules; en fonction de la vitesse du peloton, l'AM remontera et arrêtera cette file de voitures pour recréer les écarts, ou, suivant le cas, informera l'A3 par radio du retour des coureurs afin qu'il puisse effectuer un barrage en arrêtant la file des voitures techniques (**schéma 12**).



Crevaisons, incidents mécaniques, chutes:

- Pas de barrage sur les coureurs victimes des problèmes indiqués ci-dessus.
- Ces coureurs peuvent reprendre leur place dans le peloton en profitant du sillage des voitures dans la file des véhicules de **DS**.
- Mais il est **interdit** de revenir sur cette file derrière un véhicule (moto, voiture), et(ou) de remonter la colonne derrière un véhicule.

Rappel: Il est important de bien comprendre que les crevaisons, incidents mécaniques, chutes, sont des faits de course et font malheureusement partie des nombreux aléas que subissent les coureurs mais que cela ne donne pas pour autant le droit aux Directeurs Sportifs de ramener leurs coureurs de façon irrégulière (schémas 13 et 14).

Schéma 13

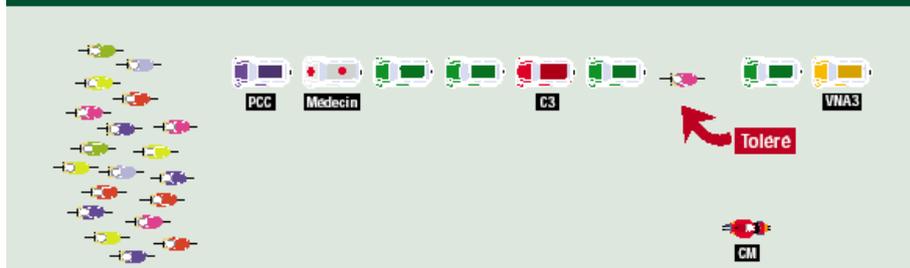
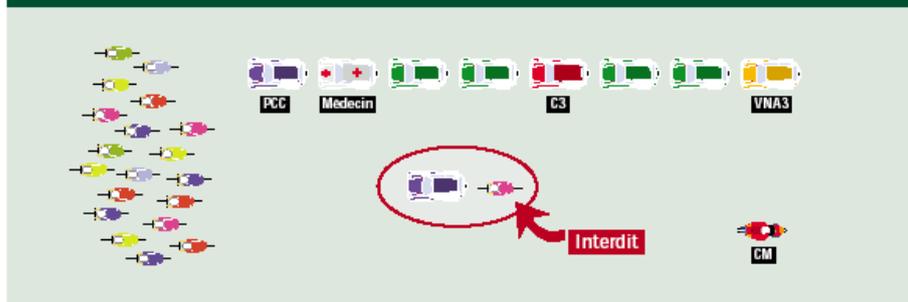


Schéma 14



Retour d'un coureur accidenté sur un groupe de lâchés:

- Ce problème est délicat pour l'Arbitre, mais il doit décider très rapidement si le barrage doit être levé ou maintenu en fonction des diverses situations:
 - **A l'avant:** dans le cas d'un groupe d'échappés qui se scinde en deux, dans un final de course, avec un écart réduit, et dont un des coureurs de ce premier groupe est accidenté: l'A2 ne lèvera pas le barrage lorsque ce coureur accidenté rentre sur le deuxième groupe; en effet, dans ce cas, lever le barrage permettrait le retour du coureur accidenté certes, mais aussi celui des lâchés et fausserait le final de cette course en tête.
 - **A l'arrière:** si le groupe de lâchés est peu important, le A3 ou l'AM peut lever le barrage sans risquer de modifier l'issue de l'épreuve.
 - **Mais si le nombre de lâchés est nombreux,** l'A2 ou l'AM maintiendra ce barrage afin de respecter l'évolution sportive de l'épreuve.
 - Dans le final, lorsque les coureurs se relèvent, pas de barrage.
 - **IMPORTANT:** Il faut savoir faire le distinguo entre les coureurs lâchés qui sont vraiment à bout de forces et ceux qui ont été mis en difficulté provisoirement, à l'issue d'un durcissement de course, et qui font le forçing pour tenter de ne pas trop perdre de distance, voire essayer de revenir à l'occasion d'un ralentissement du peloton.

Nota: Dans les courses par étapes, il est essentiel de bien identifier les positions dans les divers classements des coureurs accidentés ou lâchés.

Le retour d'un coureur en difficulté et lâché à la régulière, leader d'un classement ou bien placé au général, en compagnie d'un coureur accidenté peut fausser l'équité sportive.

A l'inverse, maintenir un barrage sur un coureur accidenté, bien placé au général ou leader d'un classement, peut le sanctionner irrémédiablement pour le reste de l'épreuve.

Chute collective provoquant des cassures dans le peloton et la file des voitures:

- Ce type d'incident est l'objet d'une grande pagaille et bloque toute la file des véhicules; il est nécessaire d'essayer de donner priorité à l'assistance médicale (médecin, ambulance). L'**AM** peut être fort utile pour réguler le passage des voitures, relever les numéros des dossards des coureurs à terre, et faire remonter le plus vite possible les véhicules des **DS** concernés.
- Le **PCA** et l'**A3** doivent remonter très rapidement derrière le peloton, en demandant aux **DS** de ne pas laisser d'espaces dans la colonne des voitures, afin de la reconstituer pour faciliter le retour des coureurs.
- Il faut savoir faire preuve, là aussi, de bon sens pour laisser les **DS** assister leurs coureurs, pour s'assurer de leur état de santé, et réparer les dégâts matériels.
- Ce n'est pas pour autant qu'ils peuvent faire n'importe quoi pour ramener leurs coureurs; Prévenir est en premier lieu l'attitude à avoir.

Montée de Cols:

Les règles retenues pour diriger l'épreuve restent valables pour les barrages, mais dans une ascension difficile et longue comme la montée d'un col, la progression des voitures est lente et l'effet d'aspiration est très limité voire quasiment nul.

De ce fait, dès les premières rampes, les non grimpeurs sont vite lâchés et roulent à gauche. Les véhicules des **DS** progressent derrière le **PCA** et l'**A3**, en suivant le groupe principal.

Dès que des cassures se créent (80 à 100 mètres), le **PCA** passe avec le **VNA3**, et le l'**A3** effectue des barrages courts, tout en permettant le passage des trois premières voitures des **DS** pour donner priorité au dépannage et assistance des premiers du classement général. Très souvent, le **PCA** finit vers le sommet avec un groupe de 20 à 30 coureurs, ainsi que les voitures des **DS**.

L'**AM** exerce une surveillance très attentive des coureurs au niveau des véhicules des **DS** tout en conservant une grande mobilité.

ATTENTION:

A 1 Km du sommet, environ, il est impératif de demander que tous les véhicules à l'avant de la course prennent leurs dispositions pour prendre de l'avance sur les coureurs qui descendent plus rapidement.

Egalement il ne faudra pas laisser des véhicules s'intercaler entre deux groupes importants, car ces voitures constituent un danger pour les coureurs qui reviennent dans la descente; de ce fait, il est nécessaire d'effectuer le barrage derrière le second groupe!

Positionnement et circulation des Motos Photographes et TV

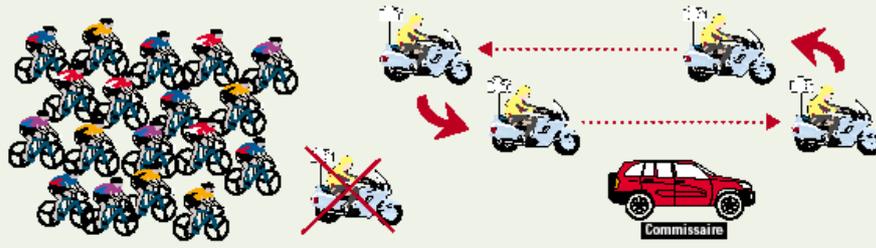
Un **cahier des charges PRESSE** existe concernant tous les véhicules (y compris motos) pouvant se trouver à l'échelon course, qui définit leurs règles de positionnement et de circulation sur l'épreuve; les chauffeurs de ces véhicules doivent se conformer aux ordres et consignes du Directeur de l'Epreuve, du **PCA** ou des l'**A2**, l'**A3**, l'**AM**.

- **A l'avant** de la course, les véhicules roulent devant le Directeur de l'Epreuve.
- **Derrière le peloton** ou derrière un groupe, ils ne doivent en aucun cas **gêner la circulation** des voitures techniques **sur la voie de gauche**. Dès que la route devient étroite et que l'on arrive dans les derniers kilomètres, ils doivent passer à l'arrière de la colonne des véhicules techniques.
- En règle générale, **aucun véhicule** ne peut passer un groupe de coureurs dans les **dix** derniers kilomètres, et ne doit rester dans la course dans le **dernier** kilomètre.
- **Les motos de photographes** doivent se tenir à l'avant devant l'**A2** et, à tour de rôle, peuvent venir faire une photo sur la tête du peloton ou des échappés, puis repartir se positionner à l'avant. Derrière le peloton, elles rouleront à gauche en file indienne, en ne gênant pas le passage des véhicules. (voir schémas photographe de 1 à 5 ci-dessous).

Photographe 1

Devant le peloton

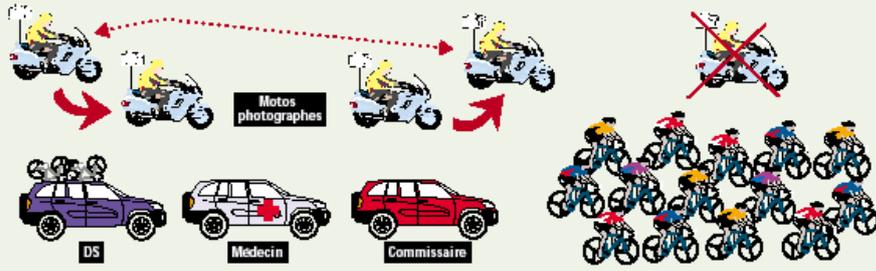
Les motos doivent circuler devant la voiture du commissaire de tête (CZ), formant une zone mobile libre (sas). Pour prendre les photos, le conducteur de la moto se laisse glisser vers la tête de la course, le photographe prend ses photos et il reprend immédiatement sa position dans la zone libre. Aucune moto ne peut rester entre la tête du groupe et la voiture du commissaire.



Photographe 2

Derrière le peloton

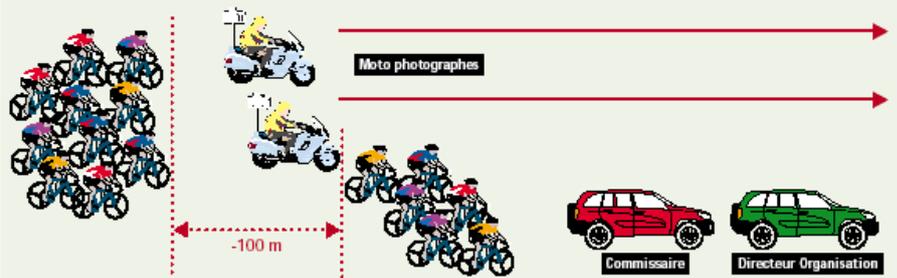
Les motos peuvent circuler en file indienne sur la voie de gauche (suivant les règles du pays) à partir de la voiture du Directeur de course, mais sont obligées de faciliter la circulation et l'intervention de toutes les voitures appelées en queue de peloton.



Photographe 3

Pendant la course

Tous les photographes qui se trouvent derrière un groupe de tête doivent dépasser ce groupe quand la distance se réduit de moins de 100 mètres.



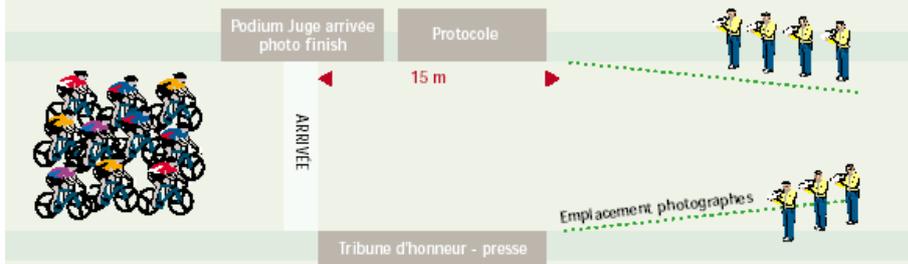
Photographe 4

En montagne et en ascension
Les pilotes doivent être très attentifs à ne pas gêner les coureurs et les voitures officielles.
En principe les photographes opèrent pieds à terre.



Photographe 5

Position des photographes à la ligne d'arrivée
Les photographes en possession d'une accréditation et chasuble distribués par un responsable de l'organisation se positionnent derrière deux lignes blanches peintes sur la route et situées à 15 mètres derrière la ligne.



Les caméras de télévision:

- ne doivent pas opérer en favorisant, ou gênant, la progression des coureurs; elles filment uniquement de profil ou de 3/4 arrière.
- Interdiction absolue de filmer depuis une moto dans les 500 derniers mètres.
- ne peuvent pas s'intercaler entre deux groupes si l'écart ne le permet pas.
- ne peuvent pas monter et rester dans le peloton, ni filmer dans une situation qui peut être dangereuse pour les coureurs. (voir schémas ci-dessous)

TV 1

Peloton groupé
Quand un peloton roule à une allure modérée, un seul caméraman à la fois en tête du peloton.



TV 2

Groupe roulant à allure rapide

En aucun cas un caméraman ne peut se positionner devant un groupe roulant à une allure rapide. Il peut se mettre à côté du premier coureur (3/4 arrière) ou en queue du peloton.

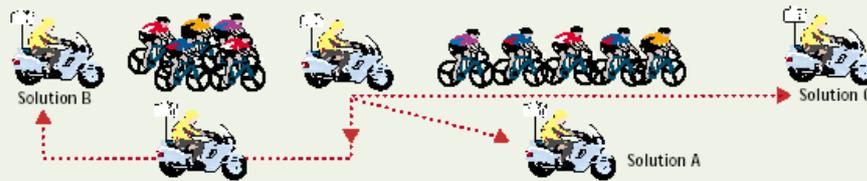


TV 3

Jonction entre deux groupes

Quand l'écart de deux pelotons est de moins de 50 mètres, la moto TV qui suit le premier groupe a trois possibilités:

- La moto TV se met à côté du premier groupe.
- La moto attend le deuxième groupe et se met derrière ce groupe.
- La moto TV passe devant les deux groupes.



TV 4

Coureurs en éventail

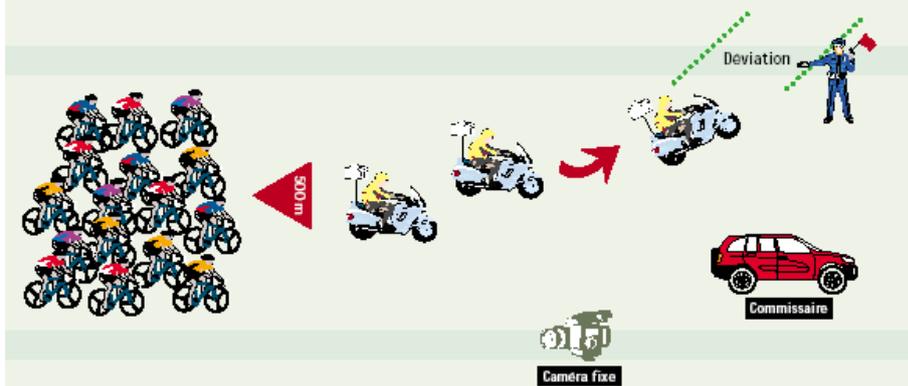
Le caméraman se positionne à côté du peloton pour filmer.



TV 5

Interdiction de filmer dans les 500 derniers mètres – Déviation à proximité de la ligne d'arrivée

Il est interdit de filmer dans les 500 derniers mètres, cependant si seulement quelques coureurs (4 ou 5 maximum), avec une avance importante, se présentent pour le sprint final, le commissaire 2 peut tolérer qu'une moto TV prenne des images derrière ce petit groupe. Si un peloton se présente pour le sprint final les motos TV prennent la déviation prévue par les organisateurs. Si celle-ci est trop éloignée de la ligne d'arrivée, ils prennent les dispositions nécessaires pour ne plus filmer dans les 500 derniers mètres et se dirigent le plus rapidement possible vers la ligne d'arrivée.



Points particuliers de la direction sportive

Les Arbitres, dans la direction sportive, seront confrontés à de multiples situations de course qu'ils devront gérer avec compétence dans des domaines très variés, que nous allons aborder pour en préciser la conduite à adopter.

Utilisation de la radio course

La **radio** est un moyen de communication formidable et indispensable pour diriger une épreuve; mais la **manière** de l'utiliser **en fera (ou pas)** un outil efficace au service de tous les acteurs de l'échelon course, et certains principes doivent être respectés:

- **Chaque utilisateur radio** doit s'identifier avec une intervention **précise et concise**, afin que la fréquence soit toujours disponible pour informer des situations prioritaires (chutes, crevaisons, etc.).
- **Utilisation d'un langage correct, incitatif, ferme**, mais **jamais discourtois** ou dévalorisant pour les personnes concernées.
- **Les informations importantes** doivent être données au moins deux fois, avec une diction posée et claire, et obtenir toujours le retour de bonne réception.
- **Lors d'une information très longue**, s'arrêter "faire un blanc" pour laisser un créneau qui permettra éventuellement d'insérer des annonces urgentes concernant les coureurs ou la sécurité.
- **Suivant l'évolution de la course**, la composition des groupes, les écarts, il est indispensable de faire régulièrement le point sur la physionomie de la course et de redonner une situation générale depuis la tête, après passage à des endroits caractéristiques (**PC, MG**, panneaux kilométriques ou de signalisations diverses).

Nota: Il est fortement souhaitable, pour l'équipement radio, que tous les véhicules (autos, motos) soient équipés du canal radio course, y compris l'Inspecteur Antidopage, mais qu'un canal interne soit disponible et réservé aux Arbitres, Moto info et Arbitres à Motos.

Ce dispositif permet à chacun de pouvoir travailler en toute indépendance, et de ne répercuter sur radio course (après avoir synthétisé tous les renseignements transmis) que les informations nécessaires et suffisantes pour le bon suivi de l'épreuve. En revanche, il faut impérativement que le nombre de postes émetteurs soit limité à la seule nécessité du service course, établi par l'organisateur.

Eviter de répéter l'abandon des coureurs qui a déjà été annoncé une première fois sur Radio Tour.

Il est également CAPITAL de ne transmettre sur radio course que des données relatives à l'épreuve; pas de "hors sujet", qui discréditerait votre sérieux et votre compétence.

Enfin, la personne assurant la Radio Tour devrait pour plus de commodité et de rapidité d'intervention, se trouver dans la voiture du PCA ou directement relié à celle-ci.

Le relevé des groupes, le pointage, les écarts

- Ces paramètres sont déterminants pour gérer une course.
- S'il y a une Moto info, elle donne bien sûr les numéros de dossards composant les différents groupes de coureurs et les écarts entre ceux-ci, en "naviguant" de la tête au peloton; mais dès que ces écarts augmentent et se chiffrent en minutes, il est nécessaire que l'**A2**, le **PCA**, l'**C3** et l'**AM** collaborent pour effectuer régulièrement des pointages sur des lieux ou repères bien identifiables, des éléments stables et facilement reconnaissables (comme des panneaux d'entrée ou de sortie d'agglomérations, par exemple).
- **IMPORTANT:** Comme cela a déjà été vu, la circulation des véhicules est toujours fonction des écarts entre les différents groupes; mais ces écarts peuvent servir parfois lors de situations de course particulières qui nécessitent une neutralisation en raison de:
 - **passage à niveau fermé ou pont mobile levé,**
 - **manifestations diverses sur le parcours,**
 - **sécurité des coureurs ne pouvant plus être assurée,**
 - **route rendue impraticable (neige, grêle, chute d'arbres, travaux, accident de circulation, etc.).**

Il est donc très utile de procéder souvent à des relevés d'écarts et l'Arbitre à Moto peut également Avoir un rôle prépondérant en ayant noté tous les dossards qui composent les différents groupes.

Le ravitaillement des coureurs

- **A poste fixe dans une zone délimitée**, qui doit être assez large et longue (environ 5 Km) et placée judicieusement, en fonction de la distance de l'épreuve et du profil, soit après 80 à 100 Km parcourus et sur une route plate ou en légère montée.
- **A partir des voitures techniques** du 50ème Km jusqu'à 20 Km de l'arrivée aux conditions suivantes:
 - Hors agglomération, sur une route assez large, interdit dans les descentes et les montées.
 - Il est souvent l'objet de problèmes de circulation des véhicules; il est nécessaire de rappeler que ce ravitaillement s'effectue à tour de rôle derrière la voiture du **PCA** (ou de l'**A2**, ou de l'**A3**).
 - Dans le cas d'un groupe de 15 coureurs environ, le ravitaillement est autorisé à l'arrière de ce groupe.
 - Tout ravitaillement doit être rapide, **pas de bidon "collé"** que l'on peut assimiler à une rétro poussette dans certains cas, au niveau de la sanction à appliquer.
- Le **ravitaillement n'est pas une priorité, ni un droit**, et il sera autorisé ou non, en fonction de la situation; Parfois, sur un parcours difficile (route très vallonnée), les Arbitres peuvent autoriser le ravitaillement dans une montée si celui-ci n'a pu être fait depuis un temps relativement long.

Nota: Les chauffeurs expérimentés savent faciliter le ravitaillement des coureurs qui se laissent glisser à l'arrière du groupe, en remontant sur le côté droit de la queue du peloton. Si besoin, il faut faire manœuvrer le chauffeur.

Il faut être très vigilant et surveiller le Directeur Sportif montant au peloton pour parler à son coureur, car il peut en profiter pour lui passer un bidon!

A poste fixe dans la zone de ravitaillement, il est très important de préciser par radio de traverser cette zone sur une seule file de véhicules, et d'observer une grande prudence car il se produit souvent des chutes à cet endroit.

Assistance médicale, mécanique, tactique des coureurs

- **L'assistance médicale** doit toujours s'effectuer le plus rapidement possible derrière le véhicule des Arbitres; en montée, les soins doivent se prodiguer à l'arrêt.
Dans le cas de chute, et après assistance médicale, **ce n'est pas au médecin ou à l'ambulance à ramener les coureurs !..**
- **L'assistance mécanique** doit s'effectuer comme la médicale, c'est-à-dire une intervention rapide et strictement interdite en montée et dans les descentes.
- Il est interdit au mécano d'être hors gabarit des voitures, avec un vélo de recharge; ces opérations s'effectuent **à l'arrêt** derrière le groupe de coureurs et non en passant à leur hauteur ou en s'arrêtant devant le groupe.
Dans le cas d'un changement de vélo, signaler au Juge l'absence de plaque de cadre.
- **L'assistance tactique** des coureurs par le Directeur Sportif:
- Il est souvent demandé par les Directeurs Sportifs de monter au peloton ou sur un groupe pour parler à son coureur. Il est du rôle du **PCA** (ou l'**A2** ou l'**A3**) d'apprécier la possibilité ou pas, suivant la configuration de la route, de la position des coureurs, etc.
- **Rappel: On ne doit tolérer qu'une voiture à la fois et avec une intervention rapide. Cela n'est pas un droit.**

Arrêt neutralisation de la course

- Il peut arriver malheureusement que des situations exceptionnelles de course amènent les Commissaires et le Directeur de l'Epreuve à **arrêter, neutraliser, faire repartir, annuler** l'épreuve ou considérer le **résultat acquis** au moment de l'arrêt.
- Ces situations extrêmes peuvent être d'ordre divers et liées à des événements parfois prévisibles, ou imprévisibles comme:
 - **les passages à niveau** (dont les règles sont définies par l'UCI et reprises par le règlement de la FFC) : il est nécessaire que les Arbitres **A2** et **AM** se portent à l'avant de la course pour prendre toutes les dispositions utiles.
Dans le cas d'une fermeture du passage à niveau, nécessité avec l'organisateur (et services de sécurité) d'arrêter la course; et d'avoir relevé auparavant la composition des groupes et les écarts; puis, après ouverture des barrières, faire passer tous les véhicules présents de l'échelon course et redonner un départ avec la même situation qu'avant la fermeture du passage à niveau.
 - des manifestations diverses avec barrages de la circulation.
 - la sécurité des coureurs qui n'est plus assurée.
 - la route rendue inutilisable en raison de cataclysme météo, travaux, etc.
- Suivant le cas et toujours en concertation avec le Directeur de l'Epreuve, les Services de Sécurité, parfois les Directeurs Sportifs, il sera pris la meilleure décision possible en préservant toujours les résultats acquis au moment de l'arrêt de course.
- Si on repart après avoir pris toutes les dispositions de sécurité, comme dans le cas du passage à niveau, il faudra bien sûr tenir compte des écarts et groupes de coureurs constitués, d'où l'importance des éléments du paragraphe "Relevé des groupes, Pointages, Ecart".

Nota: L'erreur de parcours peut être assimilée parfois à l'une des situations ci avant, mais à condition que tout le monde ait effectué le même parcours et en préservant l'équité sportive. La responsabilité de l'erreur de parcours incombe très souvent à l'organisateur, pour des raisons de signalisation défectueuse ou de mauvais aiguillage par des services de sécurité ou signaleurs.

Faits – Incidents – Décisions pendant la course

- En fonction du comportement des coureurs et des Directeurs Sportifs sur des faits de course ou incidents, les Arbitres ont pour devoir d'essayer de prévenir pour enrayer toute faute susceptible de se produire soit:
 - Dès que l'Arbitre ou l'**AM** observe une situation ou un incident pouvant générer une faute (ex. une crevaison), il doit ralentir, montrer qu'il est là et faire un petit rappel par radio invitant le Directeur Sportif concerné à reprendre sa place dans la file des voitures. Car, une fois le dépannage effectué, le **DS** doit reprendre sa place sans pour autant faire l'objet d'un marquage systématique par l'**AM**.
 - Si le **DS** persiste à vouloir ramener systématiquement son coureur, dernier avertissement par radio (qui sera sanctionné d'un abri momentané), puis, s'il n'obtempère pas, cela peut être la mise hors course pour abri prolongé (course d'un jour) ou la rétrogradation dans la file des voitures pour le lendemain (courses à étapes).
- **Cas de mise hors course immédiate:**
 - Tout coureur accroché à un véhicule ou moto.
 - Obstruction et comportement dangereux pour lui et (ou) les autres.
 - Voies de fait sur un coureur, un officiel ou un tiers.
 - Traversée d'un passage à niveau fermé.
 - Coureur empruntant volontairement un raccourci.
 - Coureur qui, au cours d'un sprint, tire le maillot d'un concurrent ou en fait chuter un.
 - Coureur enlevant son casque en cours d'épreuve .
- **Malgré un premier avertissement:**
 - Aide matérielle irrégulière à un coureur d'une autre équipe.
 - Entraide non autorisée lors d'une arrivée en circuit.
 - Dépannage ou aide médicale irrégulière dans les vingt derniers kilomètres.
- **D'autres situations peuvent entraîner la mise hors course.**
Une multitude de faits pouvant survenir à tout moment, la vigilance et la rapidité d'intervention peuvent limiter le nombre de fautes.

Arrivée de la course

Suivant le final prévu (avec ou sans circuit terminal), les dispositions à prendre ne seront pas les mêmes.

- **Avec circuit terminal:** Selon la longueur de ce circuit et en fonction des écarts entre les différents groupes constitués, il peut y avoir un mélange de coureurs, risquant de fausser la course pour le classement à l'arrivée. (RAPPEL du règlement à ce sujet: il ne peut y avoir entraide entre des coureurs de la même équipe que s'ils sont au même point kilométrique).

Les dispositions à prendre sont alors:

- Le contrôle de l'entrée sur le circuit final, en arrêtant les groupes pouvant se mélanger avec des coureurs ayant pris un tour d'avance.
 - Le pointage systématique des coureurs à chaque passage sur la ligne d'arrivée.
 - Dans le cas d'un mélange sur le groupe de tête (surtout), il est indispensable que l'Arbitre à Moto (c'est le plus apte à venir à hauteur des coureurs), sépare les coureurs devant disputer le sprint final de ceux qui sont à un tour.
 - Il est bien évident que, si l'on veut éviter ce genre de situation difficile, il est préférable que l'organisateur prévoit un grand circuit !
- **Le sprint final fait l'objet de dispositions particulières:**
pour son contrôle et la prise d'arrivée, il est essentiel que les Arbitres et l'organisation ne tolèrent pas de véhicules et (ou) motos n'ayant aucune fonction primordiale à ce moment-là.
Le **PCA** peut demander l'**A2** d'effectuer la surveillance du sprint, soit devant ou derrière les échappés (selon les écarts) et d'aider ensuite le Juge pour établir le classement.

- **Le Juge à l'Arrivée** doit quitter la course 20 Km environ avant la ligne, après avoir pointé soigneusement tous les abandons (ceux confirmés par la voiture balai), la composition des groupes ainsi que certains éléments pouvant lui servir. Il doit auparavant annoncer les résultats des classements intermédiaires sur la radio course afin que les coureurs concernés (s'ils terminent) puissent se présenter au protocole.
- **Sur le podium d'arrivée** (réservé au Juge), il doit s'organiser pour préparer la prise de l'arrivée, en coordination avec la vidéo ou photo-finish (si elle est présente) et avec un (des) Arbitre(s) pour se faire aider en répartissant l'ordre d'arrivée à prendre ou(et) en plaçant un Arbitre dans la zone de ralentissement des coureurs, après la ligne, équipé d'un magnétophone. Cela permet d'avoir la composition du groupe, même si l'ordre de passage sur la ligne n'est pas respecté.
- **Le Juge à l'Arrivée** fait l'appel de tous les coureurs possibles, notamment en groupe, qui peuvent être classés ex aequo, et continue à prendre jusqu'à la fin du peloton tous les arrivants. Il communique rapidement les **dix premiers** pour le protocole et les médias, puis il va examiner le film (la vidéo) soigneusement, avec l'opérateur, pour établir le classement d'arrivée provisoire; il peut s'aider également en déroulant ses magnétophones (un pour la tête de course et un pour le peloton, par exemple).
Il est du devoir des Arbitres Titulaires et notamment des Arbitres à Moto de lui fournir la Composition des différents groupes.
Nota: le Juge à l'Arrivée est le seul responsable de l'ordre d'arrivée. Il doit lui-même s'assurer du visionnage du film ou de la vidéo.
- Le **véhicule balai** doit franchir la ligne d'arrivée et remettre au Juge tous les dossards ou la liste, des coureurs ayant abandonné.
C'est à partir de tous ces éléments que le Juge à l'Arrivée peut établir, en se faisant aider si besoin, le **classement définitif** et en utilisant la "grille" de contrôle afin de ne pas oublier de coureurs ou de les classer deux fois.
- **Protocole:** Le **PCA** s'assurera toujours que le protocole se déroule suivant les modalités décidées avec l'organisateur, et notamment la venue de tous les coureurs concernés.

Travail de la permanence d'arrivée

- **Le classement** est saisi par informatique, suivant modèle UCI (obligatoire pour les épreuves du Calendrier National de la Fédération). Après édition, les originaux de tous les classements sont vérifiés par le Juge à l'Arrivée; ensuite seulement, la reproduction et la diffusion doivent être faites par un responsable de l'organisation.
- **La réunion du Collège des Arbitres** : le **PCA** réunit l'ensemble du Collège des officiels et examine les rapports de chacun: **A2, A3, l'AM**, Arbitres Adjoints.
- Il entend au besoin les officiels ayant relevé des faits de course pouvant être sanctionnés; il réunit le Jury pour prendre les décisions et sanctions éventuelles.
- **Le Jury** peut, suite à un sprint litigieux, prendre la décision de déclasser et rétrograder un (des) coureur(s) dans l'ordre d'arrivée. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer d'éléments fiables soit par vidéo, soit par l'**A2, l'AM** ou tout autre officiel qui peut apporter des témoignages dignes de foi. Dans le doute, il n'est pas possible de prendre une décision.

Les critères principaux pour déterminer s'il y a eu une (des) faute(s) sont, dans le cas d'un sprint suspect :

- la trajectoire du (des) coureur(s),
 - si le changement de trajectoire empêche le(s) coureur(s) de sprinter régulièrement,
 - si le comportement dans le sprint est dangereux.
 - En cas de déclassement, il faut bien sûr en aviser au plus vite le Juge à l'Arrivée.
- **Les sanctions**, s'il y a lieu, font l'objet d'un communiqué qui est joint à l'ensemble des classements. Suivant les faits de course, le **PCA** établit un rapport précis des circonstances de l'incident qui sera joint à l'état de résultats signé par le Collège.

Dans le cas de sanction:

Le **PCA** se doit d'informer les personnes concernées (coureur, Directeur Sportif, organisateur) de la teneur et du motif des sanctions; il peut également tenir compte des réclamations verbales des coureurs ou des DS, les examiner avec le Jury et indiquer aux intéressés la décision d'accepter, ou pas, ladite réclamation.

Les réclamations par écrit ne sont plus prises en considération.

La sanction doit faire l'objet d'un communiqué suivant l'exemple ci-dessous:

Communiqué n° XXX

DECISION DU JURY DES COMMISSAIRES

Le coureur [N° DOSSARD] [NOM] [PRENOM] [EQUIPE]

Motif de la sanction

Amende, pénalité en temps, mise hors course, etc.

Mention du numéro de l'article du Barème des pénalités de la FFC ou de l'UCI

RAPPEL IMPORTANT:

L'état des résultats doit comporter tous les éléments nécessaires à l'homologation de l'épreuve, à savoir:

- La liste des engagés.
- La liste des partants.
- Les classements intermédiaires (PC, MG, etc.).
- Les classements spéciaux par catégorie.
- Le montant des primes
- Le nombre d'engagements pris au départ

Y joindre:

- La liste des véhicules suiveurs.
- L'état des primes (suivant les types de courses).
- Le rapport.

L'ensemble de ces documents sera envoyé à la FFC (calendrier Fédéral un double pour le Comité Régional) ou au Comité Régional

Il est bien entendu que le **PCA** garde toujours un exemplaire de ces documents!

Fiche d'évaluation et rapport

- Le **PCA** remplit la fiche d'évaluation qui comporte tous les renseignements détaillés de l'épreuve, concernant tous les postes de l'organisation, de la logistique, de la sécurité, de la participation des coureurs.

Il donne son appréciation générale sur l'épreuve et souligne les points pouvant être améliorés; si besoin, un rapport complémentaire pourra être joint.

- Par respect de l'organisateur et pour son information, il est toujours apprécié de faire avec lui un "débriefing" où vous lui exposerez votre point de vue sur les choses qui méritent d'être améliorées et les conseils ou suggestions qui vous semblent bénéfiques; cet entretien doit démontrer le côté positif de votre tâche et l'assurance que vous n'avez pas qu'un rôle réglementaire.

Vous pouvez discerner les points importants, qui doivent être repris dans votre rapport ou fiche d'évaluation, des petites améliorations qui peuvent être facilement apportées avec peu de changement, comme indiqué ci-dessus à l'organisateur, sans en faire mention dans votre rapport.

Epreuves contre la montre individuelles et par équipes

Les Règles sont définies par les Règlements Techniques UCI et de la FFC

La démarche du Collège des Arbitres et du PCA est la même que pour les épreuves en ligne, dans sa préparation et son organisation des opérations de départ; par contre, l'organisation du contrôle sportif et de la répartition des tâches sont évidemment spécifiques.

Le Règlement particulier de l'épreuve

- **Il définit** les règles spécifiques de l'épreuve qui peut être:
 - Une épreuve d'un jour (Championnat régional ou non, individuelle ou par équipe).
 - Une épreuve d'un jour sur deux tronçons (en ligne et CLM individuel).
 - Une épreuve CLM individuelle ou par équipe dans le cadre d'une course à étapes de deux jours ou plus (avec étape ou 1/2 étape).
- **Il doit préciser clairement:**
 - les catégories de coureurs prévues, la composition des équipes,
 - le détail du parcours, les routes utilisées, les horaires prévisionnels,
 - les modalités de chronométrage, écarts entre les coureurs, (dans le cas d'un CLM par équipes, préciser sur quel coureur le temps de l'équipe est pris),
 - les moyens du chronométrage, (pointage à mi-parcours, par exemple),
 - tous les lieux et horaires, comme prévu pour les courses en ligne,
 - le rappel des règles de circulation des coureurs (ou équipes) rejoint(e) s et des véhicules suiveurs,
 - la couverture de sécurité (avec moto d'ouverture devant chaque coureur ou pas),
 - la signature ou pas, de la feuille de contrôle (cela peut être le cas pour la présentation des coureurs au public, voulue par l'organisateur)
 - toutes les autres modalités d'arrivée, de protocole, etc.

L'Organisateur

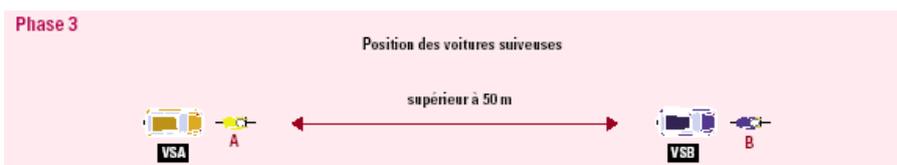
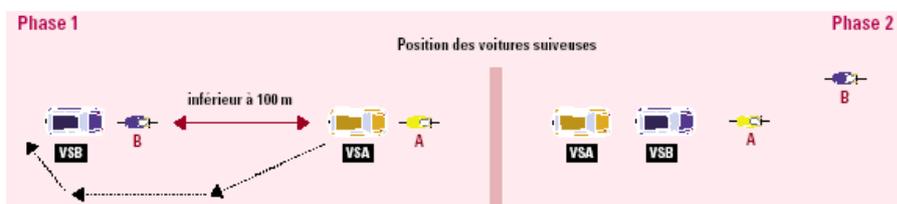
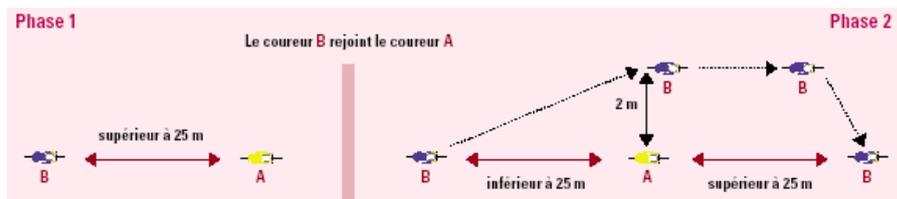
Comme pour les épreuves en ligne, il doit prévoir toute la logistique qui peut varier suivant le parcours.

- **Ce choix du parcours** (outre les aspects sportifs) doit tenir compte des éléments suivants:
 - **Eviter les passages à niveau.**
 - Avoir une **largeur de route** suffisante pour les CLM par équipe, ainsi que pour permettre des dépassements aisés de véhicules sur les coureurs rejoints.
 - Installer une **bonne signalisation**, et protection si besoin, de tous les obstacles.
 - Prévoir également une **zone d'échauffement**.
 - Prévoir enfin une zone de ravitaillement (suivant la longueur du CLM).
- **Le parcours lui-même peut être:**
 - En ligne, avec départ et arrivée en des lieux différents, pouvant être parcours classique ou une montée de col.
 - Une boucle avec départ et arrivée au même endroit (idéal à tous points de vue).
 - Un grand circuit, couvert deux fois par exemple (beaucoup plus délicat).
- **La signalisation**, fléchage et kilométrage, doit être plus complète, avec panneaux kilométriques, suivant règlement FFC ou UCI.
- **L'assistance médicale** doit être présente dès le contrôle des licences;
- **Les moyens de sécurité** doivent être plus conséquents: ouverture pour chaque coureur par une moto, en affectant un responsable pour gérer la rotation;
- **L'aire de départ** (avec podium éventuel) doit être aménagée avec barrière pour :
 - la protection du (des) coureur(s) au départ avec le(s) teneur(s),
 - l'emplacement du chronométreur et de l'Arbitre contrôlant les départs,
 - la zone de contrôle des bicyclettes ainsi que parfois les développements (Juniors notamment),
 - le stationnement d'un véhicule sonorisé pour l'appel des coureurs,
 - le parking des véhicules suiveurs en attente de partir (contrôlés par un dirigeant).

- L'organisateur doit prévoir des véhicules suiveurs disponibles pour les coureurs ou les **DS**, qui en effectuent la demande.
- **L'emplacement** d'un poste de chronométrage intermédiaire (si besoin) peut être prévu.
- **La zone d'arrivée** doit être préparée avec les mêmes modalités que pour une épreuve en Ligne c'est à dire avec:
 - dérivation des véhicules vers le parking et, si besoin, un fléchage retour vers la zone de départ
 - un podium des Officiels bien situé pour la visibilité totale de l'arrivée des coureurs,
 - un tableau d'affichage des temps intermédiaires et d'arrivée, etc.

Organisation et déroulement du contrôle sportif sur un CLM

- **Le PCA doit reconnaître le parcours**, il répartit et définit les tâches de chaque membre du Collège et rappellera les règles du CLM, à savoir :
 - Véhicules des Directeurs Sportifs prioritaires derrière leur coureur (ou équipe), avec le respect de la distance des 10 m et surtout l'interdiction de remonter à la hauteur de leur(s) coureur(s); emploi de mégaphones ou hauts parleurs autorisés.
 - Coureur (ou équipe) rejoint(e): respect des distances minimales imposées entre coureurs rejoints et de même pour les véhicules suiveurs avant de pouvoir s'intercaler. **(voir schémas ci-dessous)**



- dépannage: par véhicule suiveur avec vélo ou roues (pour les motos: roues uniquement) et sans vélos tenus hors gabarit du véhicule suiveur et respect de l'assistance mécanique à l'arrêt uniquement.
- **Le PCA affectera à chacun les postes:**
 - un ou deux Arbitres (s) pour les opérations de *contrôle des licences*.
 - les chronométrateurs préparent leurs fiches suivant l'ordre de départ établi par l'organisateur **(cet ordre ne peut en aucun cas être modifié, une fois diffusé)** et synchronisent leurs chronomètres.

Déroulement du Contre la montre

15' avant le premier départ: l'appel des coureurs (ou équipes) doit être rappelé régulièrement. Le dispositif de contrôle mis en place par le **PCA** sur le parcours est fonction, bien sûr, du nombre de d'Arbitres Titulaires ou Adjointes disponibles.

Au départ:

- Un (des) teneur(s), obligatoirement toujours le(s) même(s) pour tous les coureurs, le chronométrateur qui décompte le temps et donne l'ordre de départ.

Attention: Tout coureur arrivé en retard partira à l'arrêt sur la ligne, et n'aura aucune priorité sur un autre coureur.

- **Un Commissaire Titulaire** (souvent le **PCA**) qui s'assure d'avoir deux coureurs (équipes) en attente, dont il **contrôle la conformité** des bicyclettes. (voir règlement spécifique du matériel pour les CLM individuels ou par équipes).
- **Un dirigeant** qui contrôle et régule les départs des véhicules suiveurs, en leur rappelant les règles de circulation (feux de croisement, rester à 10 mètres derrière le coureur, priorité aux véhicules des coureurs qui en rejoignent un autre, aucune personne hors gabarit, etc.). Cela peut faire l'objet d'un communiqué à remettre à chaque véhicule suiveur.

• Sur le parcours:

Le **PCA** répartit les Arbitres à des endroits du parcours qui permettent une bonne visibilité de loin sur les coureurs (ligne droite, sommet de côte). L'idéal est de pouvoir disposer d'Arbitres (motos, voitures) qui se laissent glisser sur plusieurs coureurs (équipes), ce qui permet de surveiller un maximum de coureurs (équipes) et d'intervenir dès que deux coureurs (équipes) se rejoignent; **AUCUN véhicule ne doit doubler les coureurs**; seules les motos peuvent être autorisées à doubler par les Arbitres qui peuvent revenir par une route parallèle, cela permet un nombre de rotations plus important.

Les Arbitres à poste fixe effectuent le pointage des coureurs (équipes), en signalant également la montée du véhicule suiveur à hauteur du coureur (**mais attention à la perspective**) et peuvent terminer le contrôle en suivant un(e) coureur (équipe) désigné(e) en fonction de sa valeur, mais en laissant toujours la priorité aux véhicules suiveurs des coureurs (équipes).

• A l'arrivée:

Le Juge annonce le numéro de dossard des coureurs et le chronométrateur enregistre les temps d'arrivée, puis calcule sur ses fiches le temps réalisé; il classe ses fiches dans l'ordre à partir des meilleurs temps (donnés en heures, minutes, secondes, centièmes).

Le tableau d'affichage permet en permanence d'informer toutes les personnes concernées par ces temps réalisés à mi-parcours (si prévu) et à l'arrivée.

• Après l'arrivée:

Le **PCA** réunit le Collège pour examiner les fautes éventuelles entraînant des sanctions, qui peuvent être en temps, reportées alors au classement (qui peut s'en trouver **modifié**); dans un tel cas d'infraction, **il faut que la décision soit prise aussitôt après l'arrivée du dernier coureur.**

Le reste des opérations sera identique à celles prévues pour les courses en ligne.

Courses par étapes

REMARQUE IMPORTANTE:

Suite aux épreuves en ligne et CLM d'un jour, il ne sera mis en évidence que tous les éléments supplémentaires ou complémentaires qui relèvent de la spécificité des courses à étapes de deux jours et plus, sur la base de la réglementation des épreuves par étapes.

Le Règlement particulier de l'épreuve

Il est bien sûr obligatoire et doit préciser toutes les modalités ci-dessous:

- **La participation des coureurs:** Elle se fait obligatoirement en équipes, qui peuvent être composées d'un certain nombre de coureurs fixé, avec différentes structures variables suivant la classe de l'épreuve et la catégorie des coureurs (avec notamment la possibilité d'avoir des équipes de sélection ou clubs étrangers, limitées en nombre par la F.N.).
- **Les engagements:** Un bulletin officiel (modèle UCI) est envoyé aux équipes retenues, et, pour les équipes étrangères, une invitation doit passer par le canal de la Fédération Nationale du pays concerné.

Une caution peut être prévue et jointe avec le montant des droits d'engagement, en fonction du nombre de jours de course.

- **Les frais de déplacement:** Ils sont obligatoirement pris en charge, de même que l'hébergement et la restauration dont les conditions doivent être précisées.
- **Les classements généraux et intermédiaires:** Ils sont définis clairement et les modalités pour départager les ex-æquo sont explicitées.
- **Les bonifications:** Elles ne sont pas obligatoires, mais, si elles sont prévues, leur attribution est définie de façon précise, dans le cadre du règlement particulier, en restant dans le cadre du règlement de l'UCI ou de la FFC, et ne sont appliquées qu'au classement général individuel au temps.
- **Les délais d'élimination:** Ils sont normalement fonction du profil des étapes et de la moyenne réalisée. Toutefois, pour les CLM individuels et par équipes, les délais sont fixés par le règlement particulier de l'épreuve.
- **Les classements au temps** sont établis à la seconde inférieure, les dixièmes ou centièmes de seconde des CLM ne figurent pas dans les classements, mais peuvent servir à départager les ex-æquo. Dans le cas de deux épreuves contre la montre, ces dixièmes ou centièmes sont additionnés; mais ne sont pas incorporés dans les temps comptant pour le classement général.
- **Les pénalités en temps** sont appliquées au classement général individuel au temps, mais, suivant la gravité de la faute, elles peuvent être ajoutées au temps de l'étape.
- **Arrivées en montée:** Elles doivent être indiquées en précisant que la **règle des trois derniers kilomètres** ne sera pas appliquée.
- **Port des maillots de leader:** L'ordre doit être établi suivant le règlement, le maillot de leader du classement général individuel au temps étant prioritaire, et en précisant qu'il ne peut y avoir de remise de maillots pour le classement par équipes.
- **Règles de sécurité:** Elles sont déterminées en détail dans le règlement particulier, avec notamment celles concernant les giratoires, ainsi que pour les attardés. Elles doivent se calquer sur les règles de sécurité définies par l'arrêté Préfectoral.
- **Tous les autres domaines** déjà vus pour les épreuves en ligne sont bien sûr fixés, comme les lieux, horaires des permanences et réunions, dépannage, ravitaillement, protocole, annexe des prix, etc.

Le Guide Technique

Il doit comporter:

- Le récapitulatif des horaires et rendez-vous.
- Les parcours avec kilométrages, routes utilisées, communes traversées, horaires de passage prévisible (pour caravane et coureurs), classements intermédiaires, points de sécurité particuliers.
- La carte du parcours emprunté.
- Les profils (général des étapes, et précis pour les **trois derniers Km**).
- Les plans de départ, des 3 derniers kilomètres, et de l'arrivée.
- Les horaires de signature, d'appel, de départ fictif et réel, etc.
- Tous les lieux: vestiaires, douches, contrôle médical, permanence, réception, etc.

REMARQUES:

- L'organisateur doit envoyer le règlement et le Guide Technique à toutes les parties concernées, à savoir: les équipes, le **PCA** et tout le Collège des Arbitres, la Gendarmerie, les signaleurs mobiles et à poste fixe, etc.
- L'organisateur, dans de nombreux cas, prévoit également un règlement intérieur concernant les règles de vie pour l'utilisation des locaux d'hébergement et de restauration, ceux d'entreposage du matériel, des parkings, etc.
- Il mentionne aussi les contacts pour l'assistance médicale sur les lieux précités, et les hôpitaux situés à proximité (obligatoire).

Le Collège des Arbitres doit toujours réagir et être attentif aux attitudes et comportements des coureurs (et dirigeants) sur les lieux et enceintes sportives mis à disposition par les collectivités.

Le constat de certains faits, en dehors des lieux et enceintes sportives, nuisible et préjudiciable pour le renouvellement ultérieur de certaines prestations, dont bénéficient les équipes et l'encadrement sportif, relève de la responsabilité de l'organisateur qui peut éventuellement prendre les sanctions nécessaires.

Opérations de départ; réunion des DS

Toutes les opérations effectuées pour les épreuves en ligne sont bien sûr accomplies pour les courses à étapes avec le même esprit quant à l'organisation, le contrôle des licences, la remise des dossards et plaques, etc.

- **La réunion des Directeurs Sportifs doit réunir:**
 - l'organisateur ou son représentant responsable,
 - le Collège des Commissaires (y compris les adjoints),
 - les Directeurs Sportifs,
 - l'Inspecteur Médical,
 - la Gendarmerie (Chef des motards),
 - les signaleurs (responsables mobiles et à poste fixe),
 - l'escorte motorisée civile,
 - le (les) responsable(s) des véhicules neutres de dépannage.
- **Le déroulement** s'effectue selon le même processus que pour la course en ligne, en abordant les points particuliers des épreuves par étapes:
 - Les maillots de leader sont présentés par l'organisateur lors de cette réunion, en rappelant les modalités du protocole et la priorité dans l'ordre du port de ces maillots (en cas de cumul), cela étant l'occasion de vérifier la conformité des maillots pour les dimensions réglementaires de la publicité de l'organisateur et de l'équipe.
 - Dans le cas d'un CLM individuel (ou par équipes), faisant office de première étape (ou demi étape), l'ordre de départ des coureurs ou des équipes sera établi par l'organisateur en collaboration avec le Collège des Arbitres. A l'intérieur de chaque équipe, c'est le Directeur Sportif qui fixera l'ordre pour ses coureurs.
- **L'organisateur** doit prévoir une autre réunion pour toutes les autres personnes, chauffeurs, dirigeants, escortes sécurité, signaleurs etc. évoluant à l'échelon course afin de régler les problèmes de sécurité, de coordination, d'intendance, etc.

Pour le Collège des Arbitres, la répartition des tâches et la direction sportive sont en tous points identiques à la description faite pour les courses d'un jour.

Points particuliers

- **La distance des épreuves** par étapes est déterminée en fonction de critères bien précis définis par le règlement de la Fédération Nationale pour:
 - Maximum journalier d'une étape.
 - Maximum pour les demi-étapes avec respect du maximum journalier.
 - Moyenne générale journalière des étapes limitée.
 - Limitation pour étapes ou demi-étapes CLM individuel, ou par équipes.
- **Le Juge à l'arrivée** doit intervenir comme pour les épreuves en ligne, mais il doit en plus veiller :
 - que la signature des coureurs s'effectue sous la responsabilité d'un Commissaire désigné par le **PCA**.
 - particulièrement aux sprints intermédiaires avec bonifications (**A 2** peut l'aider aussi dans cette tâche).
 - Il doit faire son maximum à l'arrivée pour donner le plus rapidement possible les leaders des différents classements afin que le protocole ne traîne pas.

- à établir les classements, en collaboration avec les chronométreurs, en tenant compte des pénalités en temps décidées par le Collège des Commissaires, applicables au classement général, mais éventuellement au classement de l'étape dans les cas graves.
- **Le Président du Collège doit :**
 - dès son arrivée, s'assurer que l'ensemble des modalités et dispositions à prendre sont bien remplies par l'organisation et les officiels, afin éventuellement de faire face à certains manquements.
 - profiter de la réunion avec les Directeurs Sportifs pour affirmer avec le Collège, les conditions dans lesquelles le contrôle sportif sera assuré.
 - prouver dès la première étape, la clarté et la précision des directives de course et insister par des rappels fermes, lors de tout manquement aux règles.
 - signaler aux Directeurs Sportifs, si nécessaire dès l'arrivée, certaines fautes qui seront sanctionnées (ou pas) et feront l'objet d'un communiqué ou d'un avertissement verbal.
 - Il est toujours possible pour le Jury de modifier un classement ou un communiqué à partir d'éléments nouveaux et incontestables.

Nota: Le Collège des Arbitres commence ses fonctions au début des opérations préliminaires jusqu'à la clôture des formalités à l'issue de la dernière étape. Cela veut dire que, toute situation particulière, quel que soit le lieu, doit être prise en considération par le Collège des Commissaires.

IMPORTANT

- **Modalités d'application des décisions:**

C'est à partir des points précisés précédemment que le **PCA** et son Collège fixeront pour le restant de la course, le cadre sportif dans lequel les Directeurs d'équipes pourront évoluer, néanmoins il sera nécessaire de tenir compte des différents aspects abordés ci-dessous:

- Mais ne jamais prendre la décision de sanctionner, dans les cas graves, sans avoir des éléments **d'appréciation irréfutables et dans le doute s'abstenir.**
- Chaque fois que le PCC est sollicité (par l'Organisateur, le coureur, le Directeur Sportif, etc.), il doit toujours rechercher **la meilleure solution** ou réponse au problème, quitte parfois à revenir sur une décision prise, si des éléments nouveaux peuvent être pris en considération.
- Par contre, il ne faut **jamais** revenir sur une décision du Jury en l'absence d'éléments nouveaux; en outre, il faut **savoir rester solidaire du Jury dans tous les cas.**
- **Les décisions prises seront annoncées uniquement par le PCC.**
- Ne pas oublier que la sanction la plus redoutée par les Directeurs Sportifs est la **rétrogradation** de leur véhicule technique dans la colonne des voitures d'équipes (dans le cas d'un non-respect des instructions des Arbitres).
- L'**élimination** de coureurs à cause des délais, doit toujours être l'objet d'une attention particulière sur les causes (chutes, crevaisons, circulation, intempérie, etc. ou à l'inverse manque de combativité) car repêcher un (des) coureur(s) sans raison valable peut devenir une injustice sportive pour les autres le lendemain.
- **Bilan final:**
 - Le **PCC**, après l'épreuve, fera le point avec l'organisateur, pour lui conseiller certaines améliorations et mettre en évidence les points positifs et négatifs.
 - Il établira sa fiche d'évaluation de l'épreuve avec rigueur, sans pour autant retenir les imperfections d'organisation qui ont fait l'objet d'améliorations en cours d'épreuve.
 - **Il n'est pas du rôle du Président du Jury de porter un jugement d'appréciation sur l'éventualité d'une montée de catégorie de l'épreuve.**

LE CYCLO-CROSS

Le règlement technique FFC définit les règles dans le Titre V et chapitres de 0 à 4

Le calendrier Cyclo-cross fait l'objet, comme les autres épreuves, de calendriers spécifiques de Septembre à Mars (calendriers : Régional, FFC, UCI).

Catégorie de coureurs :

- La particularité est que, pour les jeunes coureurs la catégorie peut changer à l'ouverture de la saison de cyclo-cross et elle sera celle du mois de janvier suivant (voir chapitre 0)

Le parcours

La distance parcourue (circuit de 2,5km à 3,5km) est fonction d'un nombre de tours juste, correspondant à une durée définie par catégorie de coureurs (exemple: cadets -> 30', Juniors, dames -> 40', etc...)

- doit respecter certaines dispositions techniques dont l'organisateur doit tenir compte pour créer son circuit. Celui-ci doit en effet comporter en alternance des tronçons de route, des prairies, des chemins en sous-bois, des prés,... avec une proportion de partie cyclable et pédestre définie par le règlement soit :
 - **Des obstacles**, six au maximum obligeant les coureurs à descendre, une seule section de deux planches peut être placée avec une hauteur 0,40 m et la largeur correspondant; à celle du parcours. (si le parcours est glissant le PCA peut demander à l'Organisateur de les enlever)
 - **Les escaliers** peuvent être utilisés en montée, pas en descente.
 - **Les pentes importantes** doivent être munies de points d'appui en bois.
 - **les descentes** doivent pouvoir être négociées en vélo.
 - **la largeur minimum** est de trois mètres, délimité par du barrièrage ou de la rubalise.
 - **Les passages ou obstacles dangereux** doivent être protégés efficacement.
- **Le départ** doit faire l'objet d'un soin attentif car les coureurs sprintent littéralement pour prendre les meilleures positions à l'entrée du circuit. Donc, il faut prévoir une longue ligne droite **de 500 mètres** avec une largeur minimum de 6 mètres ; l'entrée sur le circuit doit se faire par un rétrécissement progressif et non dangereux.
- **L'arrivée** doit être en ligne droite, plate ou légèrement montante, avec une largeur minimum également de 4 à 6 mètres.

Installations

- **Un podium** couvert est prévu pour le juge à l'arrivée et le chronométreur.
- **Les postes de matériel** doivent être au nombre de deux simples, ou un double disposé à moitié de parcours (fonction du niveau de l'épreuve), rectiligne, bien délimité et se trouvant dans des portions difficiles où les coureurs passent lentement, ou descendent de vélo. Le (les) poste (s) doit être équipé de point d'eau sous pression pour le nettoyage du matériel. **Voir schémas ci dessous**
- **L'assistance médicale** est prévue avec un poste de secours (avec ambulance, médecin et secouristes).
- **L'organisateur** doit prévoir obligatoirement **les vestiaires, douches**, sanitaires et un lieu pour le **contrôle médical**, ainsi qu'une salle pour la **permanence**.
- **Sont à prévoir** aussi sur la ligne d'arrivée des équipements comme **le compte-tours** et la **cloche**.
- **L'organisateur** doit prévoir des **postes radio** (4) pour les Arbitres dans les épreuves du calendrier Fédéral ou International

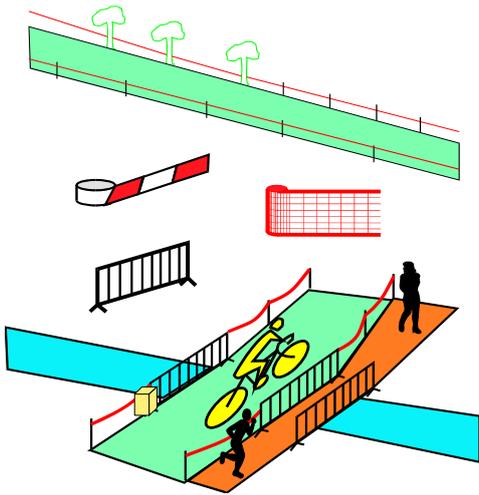
Le Collège des Arbitres :

Sa composition est fonction de l'importance de l'épreuve, compte tenu de son inscription au calendrier Régional, Fédéral ou International.

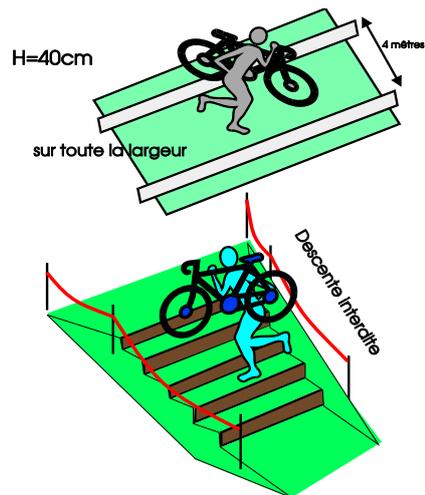
Pour le calendrier régional : 3 Arbitres, dont le PCA et le Juge à l'arrivée, et les pour championnats un chronométreur et un ou deux Arbitres adjoints.

Calendrier FFC/UCI : le PCA, trois Arbitres titulaires, un Juge à l'arrivée, un (une) secrétaire, un Chronométreur et un nombre d'Arbitre d'adjoints pouvant aller jusqu'à dix (suivant le type de cyclocross).

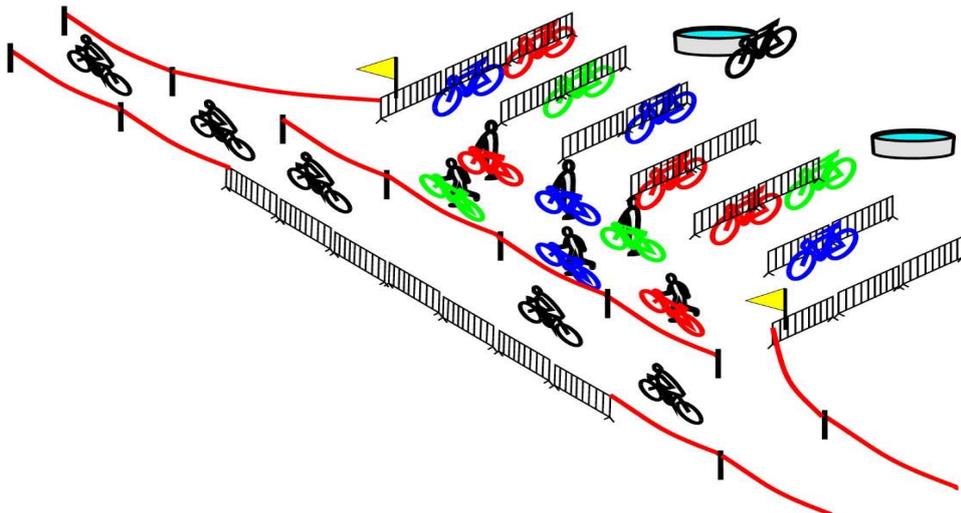
Balisages et délimitations



Obstacles



Poste de dépannage simple



Le Déroulement du contrôle sportif :

Le PCA doit reconnaître le parcours pour s'assurer de sa conformité.

Les opérations de contrôle des licences et de remise des dossards sont identiques à celles d'une épreuve classique.

L'ordre de départ tient compte de la valeur sportive des coureurs, en fonction d'un classement, Régional, National, (comme le Challenge FFC actuel) ou International.

Départ :

- En fonction de l'importance de l'épreuve, une **zone d'attente** est délimitée pour les coureurs qui sont donc appelés dans l'ordre des dossards et sont placés sur une grille de départ. Cette ligne peut être matérialisée par des couloirs de 80 cm de large, tracés au sol.
- Les Arbitres contrôlent le **matériel**, le **port du casque rigide**, **interdiction des liaisons radio (oreillettes)**.
- Une **corde** ou une **rubalise** tendue devant les coureurs peut les "retenir" en attendant le décompte du chronométreur qui signale le départ réel.

Tenu du compte Tour

Le chronométreur doit :

- déclencher le chronomètre à la libération des coureurs
- enregistrer le temps mis pour la partie avant l'entrée du circuit (le cas échéant)
- calculer le temps réel du 1^{er} tour de circuit avec ordre de passage des 10 premiers concurrents et écarts
- procéder de la même façon pour chacun des tours
- communiquer ces ordres de passages et écarts au speaker pour l'information du public.

A la fin du 2^{ème} tour :

- calculer le temps moyen mis pour les 2 premiers tours de façon à afficher immédiatement au passage de l'homme de tête le nombre de tours restants à parcourir à l'issue de ce 2^{ème} tour

Exemple :

Cyclo-cross Elites – Temps 1 Heure :

- Partie avant l'entrée du circuit, temps mis : 18 secondes
- à la fin du 1^{er} tour Temps: 4' 28"
- à la fin du 2^{ème} tour : Temps 8' 42"
8' 42"
- 18"
8' 24"
- Temps pour effectuer deux tours : 8' 24"
- Temps moyen pour un tour : 8' 24" : 2 = 4' 12"
Soit 4' 12" au tour X 14 tours = 58' 48"
+ 18" (entrée)
59' 06"

Nota : afin d'être très rapide, avec le minimum d'erreur, consulter le tableau de correspondance dans le Guide du chronométreur (Nombre de tours au temps)

Déroulement :

- Le Juge à l'arrivée pointe tous les passages des coureurs à l'aide d'une grille spéciale (il peut se faire aider par un adjoint) et un autre Arbitre pointe également les coureurs au sommet d'une difficulté, tour par tour, avec une grille de pointage.
- Un (deux parfois) Arbitre titulaire doit surveiller les postes de matériel où le changement de vélos doit s'effectuer dans les règles.
- Le coureur ne doit pas abandonner sa bicyclette pour aller prendre celle de rechange plus loin, cela est strictement interdit.

- Les coureurs ne peuvent pas revenir en sens inverse de la course (sauf sur la longueur du poste) pour aller au poste de matériel, et ne doivent pas être dépannés ailleurs que sur ce(s) poste(s). De plus, le changement de matériel entre coureurs est strictement interdit.
- Les vélos de VTT sont admis dans les épreuves régionales, mais interdits au niveau national et international.
- Les coureurs doublés avant le dernier tour doivent quitter la course lors du prochain passage de la ligne (sauf dans le cas d'une épreuve avec nombre de coureurs limité). Sauf s'ils sont doublés dans le dernier tour, ils sont classés suivant la position qu'ils occupaient avant leur arrêt, dès leur passage derrière les premiers coureurs.
- Il est souvent nécessaire de surveiller le sprint entre deux coureurs (ou plus) car cela peut être l'objet d'irrégularités.

Après l'Arrivée, le même processus que pour les autres épreuves doit être suivi par le collège des commissaires pour établir les classements et prendre les décisions.

BASES DE CALCUL DE TEMPS POUR LE CHRONOMETRAGE

(Extrait du livret de formation de chronométrateur)

Les calculs ci-dessous sont une base minimum dans le cadre de la formation d'un arbitre régional.

PRESENTATION DES OPERATIONS :

ADDITION DE TEMPS :

3h	49'	23"	5/10	
+ 2h	53'	59"	8/10	
5h	102'	82"	13/10	
		+ 1"	- 10/10	
5h	102'	83"	3/10	
		+ 1'	- 60"	
5h	103'	23"	3/10	
+ 1h	- 60'			
6 h	43'	23"	3/10	

Report retenues :	1	11	11	
3h	49'	23"	5/10	
+ 2h	53'	59"	8/10	
6h	43'	23"	3/10	

Nota : la présentation de l'opération de gauche (calcul et commentaires) doit permettre à un non initié d'effectuer les reports des unités complémentaires avec les explications ci-dessous :

La ligne 3 constate l'addition des temps unité par unité.

13/10 de seconde équivalent à 1" et **3/10**.

Aux 82 secondes, vient donc se rajouter la seconde excédentaire émanant des 10èmes, soit 83 secondes ou 1' et **23"**.

Aux 102 minutes, vient donc se rajouter la minute excédentaire émanant des secondes, soit 103' ou 1h et **43'**.

Aux 5 heures, vient donc se rajouter l'heure excédentaire émanant des minutes soit **6h**.

Le résultat définitif est donc de **6h 43' 23" 3/10^{èmes}**

En pratique, le chronométrateur effectuera ces reports en cours d'opération, présentation de droite.

OPERATION AVEC LA CALCULETTE :

3 $\overset{\circ}{\text{h}}$ 49 $\overset{\prime}{\text{m}}$ 23 $\overset{\prime\prime}{\text{s}}$ 5 $\overset{\text{e}}{\text{m}}$ + 2 $\overset{\circ}{\text{h}}$ 53 $\overset{\prime}{\text{m}}$ 59 $\overset{\prime\prime}{\text{s}}$ 8 $\overset{\text{e}}{\text{m}}$ = SHIFT $\overset{\circ}{\text{h}}$ $\overset{\prime}{\text{m}}$ $\overset{\prime\prime}{\text{s}}$ $\overset{\text{e}}{\text{m}}$, le résultat ci-après apparaît : 6° 43' 23.3, soit **6h 43' 23" 3/10**.

SOUSTRACTION DE TEMPS :

A	6h	47'	31"	7/10	
	- 3h	58'	45"	9/10	
			- 1" + 10/10		
			30"	17/10	
			- 1' + 60"		
		46'	90"	17/10	
	- 1h	+ 60'			
a	5h	106'	90"	17/10	
	- 3h	58'	45"	9/10	
	2h	48'	45"	8/10	

converti en cours d'opération :	5h	106'	90"	17/10	
	6h	47'	31"	7/10	
	- 3h	58'	45"	9/10	
	2h	48'	45"	8/10	

Nota : La présentation de l'opération de gauche permet à un non-initié de comprendre comment on a converti **A (6h 47' 31" 7/10)** en **a (5h 106' 90" 17/10)**..

En pratique, un chronométrateur effectuera ces calculs en une opération directe en intégrant ces conversions de tête, lors du calcul dixièmes, secondes, minutes et heures.

OPERATION AVEC LA CALCULETTE :

6 $\frac{\circ}{\prime}$ 47 $\frac{\circ}{\prime}$ 31 $\frac{\circ}{\prime}$ 7 $\frac{\circ}{\prime}$ - 3 $\frac{\circ}{\prime}$ 58 $\frac{\circ}{\prime}$ 45 $\frac{\circ}{\prime}$ 9 $\frac{\circ}{\prime}$ = **SHIFT** $\frac{\circ}{\prime}$, le résultat ci-après apparaît : 2° 48° 45.8, soit **2h 48' 45" 8/10**.

DIVISION DE TEMPS :

6H	37'	45"	4
	2 x 60' =120		1h
	157		39'
	1 = $\frac{60''}{105''}$		26''
	1'' = 100/100		25/100

Le résultat en gras apparaît verticalement, soit : **1h 39' 26" 25/100^{èmes}**.

OPERATION AVEC LA CALCULETTE :

6 $\frac{\circ}{\prime}$ 37 $\frac{\circ}{\prime}$ 45 $\frac{\circ}{\prime}$ \div 4 = la machine affiche 1°39°26.2 au lieu de 1°39°26°**25**.

Comme dans le cas de la multiplication, l'écran étant limité à 8 caractères, le dernier chiffre n'apparaît pas.

CALCUL D' UNE MOYENNE :

$$M = \frac{D}{T}$$

- D = distance en kilomètres**
- T = temps en heures, minutes, secondes**
- M = moyenne en kilomètres/heure**

distance : 147,600 km en 3h 16' 47" :

Méthode sans calculette Casio :

3 h =	3 X 3600" =	10800"
16' =	16 X 60" =	960"
47" =		<u>47"</u>
soit :		11807"

$$\frac{147,600 \text{ km} \times 3600''}{11807''} = 45.003811 \text{ km/h, on retiendra : } 45.003 \text{ km/h}$$

Les exemples ci-après vous permettront de mieux visualiser la méthode ancienne en ramenant les calculs à la seconde et la méthode avec utilisation de la calculette Casio

Méthode avec calculette Casio :

147.600 \div 3 $\frac{\circ}{\prime}$ 16 $\frac{\circ}{\prime}$ 47 $\frac{\circ}{\prime}$ = 45.003811 km/h

Calcul d'une distance (mêmes paramètres)

$$D = T \times M$$

Méthode sans calculatrice Casio

$$\frac{11807}{3600} \times 45.003811 = 147.600 \text{ km}$$

Méthode avec calculatrice Casio :

$$3 \text{ } \overset{\circ}{\square} \text{ } 16 \text{ } \overset{\circ}{\square} \text{ } 47 \text{ } \overset{\circ}{\square} \text{ } \square \times 45.003811 = 147.600 \text{ km}$$

Calcul d'un temps (mêmes paramètres)

$$T = \frac{D}{M}$$

Méthode sans calculatrice Casio :

$$T = \frac{147.600 \times 3600}{45.003811} = 11807'' \text{ soit } 3\text{h } 16' 47''$$

45.003811

11807	60	
580	196	60
407	16'	3h
47''		

Méthode avec calculatrice Casio :

$$147.600 \square \div \square 45.003811 \square = \square \text{shift} \square \overset{\circ}{\square} \text{ } 3^{\circ} 16' 47'' \text{ soit } 3\text{h } 16' 47''$$

A ce jour, pour obtenir un calcul de moyenne, distance, temps, un chronométrateur utilisera toujours une calculatrice spécifique. Toutefois, il est important de savoir faire ces calculs sans utilisation d'une calculatrice spécifique.

CALCUL D'UNE DISTANCE PARCOURUE EN UN TEMPS DONNE :

Calcul de la distance parcourue en 1 heure :

- Circuit de 10.150 km
- 3 tours de ce circuit ont été parcourus en 51' 17"
- A l'issue du 4^{ème} tour, le chronomètre indiquait : 1h 07' 29"

Exemple : A l'issue du 3^{ème} tour, (51' 17"), pour arriver à l'heure de course, il reste donc :

$$1\text{h} = 60' - 51' 17'' = 8' 43''$$

Il faut procéder ensuite au calcul du temps mis pour parcourir le 4^{ème} tour :

Temps de passage du 4^{ème} tour : 1h 07' 29"

Temps de passage du 3^{ème} tour : 0h 51' 17"

Temps du 4^{ème} tour : 0h 16' 12"

Pour calculer la distance parcourue en 8' 43", (temps restant à courir pour atteindre l'heure à l'issue du 3^{ème} tour), il faudra diviser la distance du 4^{ème} tour (10.150 km) par le temps du 4^{ème} tour (16' 12") et le multiplier par le temps nécessaire pour atteindre l'heure (8' 43").

$$\frac{10.150 \times 8' 43''}{16' 12''} = 5.4613683\text{km}$$

Cette distance sera donc ajoutée au 3 tours de 10.150 effectués après 51' 17".

La distance couverte en 51' 17" : 30.450

Distance complémentaire en 8' 43" : 5.461

Distance couverte en 1 heure : **35.911 km**

CALCUL D' UN TEMPS POUR UNE DISTANCE DONNEE :

Calcul du temps mis pour couvrir 50 km

En 1h 18' 07", il a été couvert 5 tours d'un circuit de 9.400 km.

A la fin du 6^{ème} tour, le chronomètre indiquait 1 H 33' 23 "

Exemple : A la fin du 5^{ème} tour, il restait à couvrir : 50.000 – 47.000 = **3.000 km**

Temps mis pour effectuer le 6^{ème} tour :

Temps de passage au 6^{ème} tour : 1h 33' 23"

Temps de passage au 5^{ème} tour : - 1h 18' 07"

Temps du 6^{ème} tour : **0h 15' 16"**

Le temps mis pour effectuer le 6^{ème} tour de 9.400 km est donc de 15' 16".

Pour calculer la distance restant à couvrir à l'issue du 5^{ème} tour pour atteindre les 50.000 km, (**3,000 km**), on effectuera le calcul suivant :

Temps du 6^{ème} tour X distance restant à parcourir pour les 50 km soit :
Distance du tour

15' 16" X 3.000 = 4' 52" 34/100, arrondi à **4' 52"**
9.400

Pour couvrir les 50.000 km, les coureurs auront donc mis :

1h 18' 07" (temps enregistré au terme des 47.000 km

+ 0h 04' 52" (temps pour couvrir les 3.000 km complémentaires)

1h 22' 59" (temps des 50.000 km)