

Championnats CLM par Equipe BFC

Bulletin d'engagement

A retourner

- 1- Avant le 18 Juin 2021 à 18h
- 2- 20€ par équipe : **Payement par chèque UNIQUEMENT**

Equipe :

Immatriculation Véhicule suiveur :

Directeur sportif :

N° de Licence :

Adresse :

Accompagnateur :

N° de Licence :

ADRESSE MAIL DU CORRESPONDANT (lisible) :

Nom	Prénom	Catégorie	Date de naissance	N° de licence

Remplaçants éventuels

REGLEMENT

CHAMPIONNAT BOURGOGNE – FRANCHE-COMTE DE CONTRE LA MONTRE PAR EQUIPE

Le Samedi 19 Juin 2021

Organisateur

Club : Vélo Club Dolois

Mail / Tel : vcdolois@hotmail.fr / 07 86 78 25 31

Responsable : Cyril MONNET

Participation

Ce Championnat est organisé pour les catégories 1ère, 2ème, 3ème, Pass Cyclisme, Juniors, Cadets et F. Les non-licenciés et équipe mixtes (mélangeant plusieurs catégories) né à partir de 2006 peuvent participer hors championnat. Les équipes hors Comité Bourgogne – Franche-Comté peuvent également participer mais ne pourront être titrées.

Les coureurs des équipes, licenciés ou non, ne peuvent pas participer à 2 chronos.

Epreuves

1/ Championnat BFC par équipe Cadet : ouvert aux hommes nés en 2005 et 2006 licenciés FFC, 3 coureurs d'un même club ou de 2 clubs d'un même département à condition que les clubs n'aient pas plus de 2 cadets licenciés. Le temps est pris sur le 2ème coureur.

Distance : 27 km. Braquet 7,62m **Titre Décerné. Pas de Prolongateurs.**

2/ Championnat BFC par équipe Féminine : ouvert aux dames nées à partir de 2006 licenciées FFC, 3 coureurs d'un même club ou de 2 clubs d'un même département à condition que les clubs n'aient pas plus de 2 féminines licenciées. Le temps est pris sur le 2ème coureur.

Distance : 27 km. Braquet libre. **Titre Décerné**

3/ Championnat BFC par équipe Junior : ouvert aux hommes nés en 2003 et 2004 licenciés FFC, 3 coureurs d'un même club ou de 2 clubs d'un même département à condition que les clubs n'aient pas plus de 2 juniors licenciés. Le temps est pris sur le 2ème coureur.

Distance : 27 km. Braquet libre. **Titre Décerné**

4/ Championnat BFC par équipe Sénior : ouvert aux hommes nés à partir de 2002 licenciés FFC, 4 coureurs d'un même club. Le temps est pris sur le 3ème coureur.
Distance : 44 km. Braquet libre. **Titre Décerné**

5/ Championnat BFC par équipe Master : ouvert aux hommes nés à partir de 1991 licenciés FFC, 4 coureurs d'un même club. Le temps est pris sur le 3ème coureur.
Distance : 44 km. Braquet libre. **Titre Décerné**

6/ Test Chronométré : ouvert aux licenciés ou non à partir de 2006, Hors championnat, 4 coureurs. Le temps est pris sur le 3ème coureur. Maxi 25 équipes. Pour les non-licenciés présentation d'un certificat médical Original autorisant la pratique du cyclisme en compétition.
Distance : 27km. Braquet libre. **Pas de Titre. Carte à la Journée.**

Titres

5 titres :

- Cadets (2005-2006),
- Juniors (2003-2004),
- Féminines (à partir de cadettes 2006),
- Séniors (année 1990 à 2002),
- Masters (après 1991)

Le titre ne sera attribué chez les Cadets, Juniors et dames qu'à la condition qu'il y ait au départ par catégorie au-moins 3 équipes représentant 2 clubs et que tous les coureurs soient licenciés FFC. Le titre ne sera attribué chez les hommes qu'à la condition qu'il y ait au départ au moins 5 équipes représentant 3 clubs et que tous les coureurs soient licenciés FFC.

Pas de Titre pour le Test Chronométré. Un Titre ne pourra être décerné à une équipe hors Comité BFC.

Engagements

Inscription à faire par internet vcdolois@hotmail.fr, via le Formulaire.

Payement par Chèque UNIQUEMENT, par envoi postal ou sur place.

20€ par Equipe

Remise des dossards

Les dossards seront exclusivement délivrés par le collège des commissaires, après vérification des licences.

Développement

Les développements autorisés sont de :

- 7,62 mètres pour les cadets,
- Libre pour les autres catégories.
- Le contrôle des développements aura lieu lors du contrôle général de la bicyclette, soit 15 minutes avant le départ.

Bicyclettes

CHAPITRE 2 BICYCLETTES

Les bicyclettes doivent répondre aux esprits et projet du sport cycliste. L'esprit suggère que les coureurs cyclistes s'affrontent en compétition sur un pied d'égalité. Le projet affirme la primauté de l'homme sur la machine.

§ 1 Principes

Définition

Article 10.2.6 La bicyclette est un véhicule à deux roues d'égal diamètre ; la roue avant est directrice ; la roue arrière est motrice actionnée par un système de pédales agissant sur une chaîne.

Type

Article 10.2.7 Les bicyclettes et leurs accessoires doivent être d'un type qui est ou qui peut être commercialisé pour leur utilisation par l'ensemble des pratiquants du sport cycliste.

Tout équipement en phase de développement et non encore disponible à la vente (prototype) doit faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'Unité Matériel de l'UCI, avant son utilisation. L'autorisation ne sera accordée que pour les équipements qui se trouvent en phase finale de développement et pour lesquels une commercialisation interviendra au plus tard dans les 12 mois qui suivent la première utilisation en compétition. Le fabricant pourra demander une unique prolongation du statut de prototype si des raisons pertinentes le justifient. L'Unité Matériel de l'UCI portera une attention particulière à la sécurité des équipements qui lui seront soumis pour autorisation.

L'usage d'un matériel spécialement conçu pour l'accomplissement d'une performance particulière (record ou autre) n'est pas autorisé.

Position

Article 10.2.8 Le coureur doit être en position assise sur sa bicyclette (position de base). Cette position requiert les seuls points d'appuis suivants : le pied sur la pédale, les mains sur le guidon et le siège sur la selle.

Guidage

Article 10.2.9 La bicyclette sera pourvue d'un système de guidage commandé par un guidon lui permettant de la conduire et de la manœuvrer en toutes circonstances et en toute sécurité.

Propulsion

Article 10.2.10 La propulsion de la bicyclette est assurée uniquement par les jambes (chaîne musculaire inférieure) dans un mouvement circulaire à l'aide d'un pédalier sans assistance électrique ou autre.

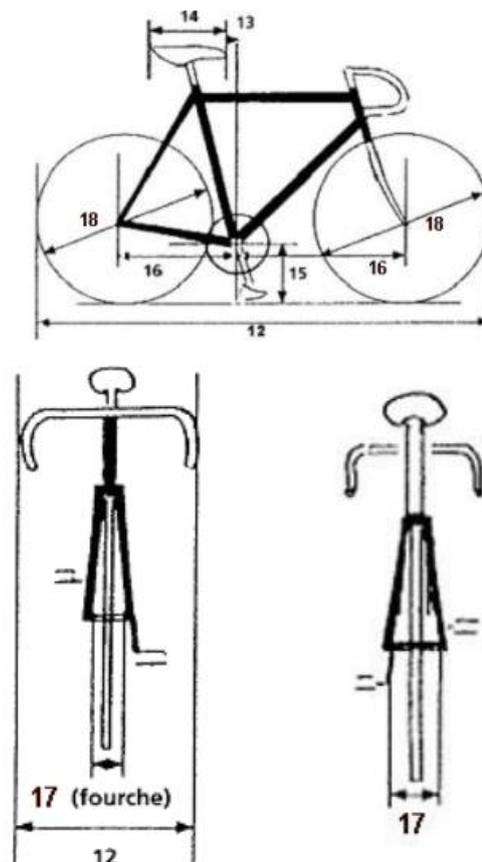
§ 2 Nouveautés techniques

Sauf disposition contraire, les spécifications techniques visées au présent paragraphe sont applicables aux bicyclettes utilisées sur la route, la piste et dans les épreuves de cyclo-cross.

Les spécificités des bicyclettes utilisées dans le VTT, BMX, BMX Freestyle, trial, cyclisme en salle et para-cyclisme, sont reprises au titre régissant la discipline en question.

Schéma de Principe

Article 10.2.11 L'index du schéma désigne le numéro de l'article régissant la disposition technique.



Article 10.2.12 Une bicyclette ne doit pas occuper un encombrement supérieur à 185 cm en longueur et 50 cm en largeur.

Un tandem ne doit pas présenter un encombrement supérieur à 270 cm en longueur et 50 cm en largeur.

Article 10.2.13 Le bec de selle doit se situer au minimum 5 cm en arrière de la verticale passant par l'axe du pédalier (1). Cette distance n'est pas applicable à la bicyclette du coureur qui participe à une épreuve de vitesse sur piste (200 mètres lancé, tour lancé, vitesse, vitesse par équipes, keirin, 500mètres et kilomètre) sans que toutefois, le bec de selle ne dépasse la verticale passant par l'axe du pédalier.

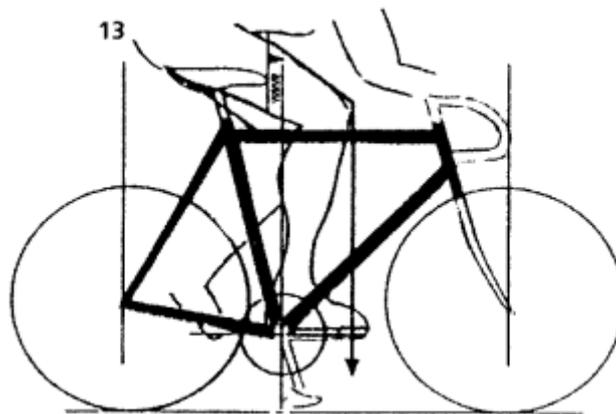
Le bec de selle peut être avancé jusqu'à la verticale passant par l'axe du pédalier

(1) Les distances visées par la note (1) aux art. 10.2.013 et 10.2.016 peuvent être réduites dans la mesure où cela est nécessaire pour des causes morphologiques ; il faut comprendre par « cause morphologique » ce qui touche à la taille ou à la longueur des membres du coureur.

Le coureur qui, pour ces motifs, estime devoir utiliser une bicyclette dont les distances en question sont inférieures à celles indiquées doit en informer le collègue des commissaires au moment du contrôle de la bicyclette

Une seule dérogation pour causes morphologiques peut être demandée entre l'avancement du bec de selle ou des prolongateurs selon l'article 10.2.023

Mesures (2)



Article 10.2.14 Le plan passant par les points les plus élevés à l'avant et à l'arrière de la selle peut avoir un angle maximum de neuf degrés par rapport à l'horizontal.

La longueur de la selle sera de 24 cm minimum et 30 cm maximum. Une tolérance de 5mm sera autorisée.

Article 10.2.15 La distance entre l'axe du pédalier et le sol devra être de 24 cm au minimum et 30 cm au maximum.

Article 10.2.16 La distance entre les verticales passant par l'axe du pédalier et l'axe de la roue avant devra être de 54 cm au minimum et de 65 cm au maximum (1).

La distance entre les verticales passant par l'axe du pédalier et l'axe de la roue arrière devra être de 35 cm au minimum et de 50 cm au maximum.

Article 10.2.17 La distance entre les extrémités intérieures de la fourche ne dépassera pas 11,5 cm ; la distance entre les extrémités intérieures des haubans ne dépassera pas 14,5cm.

Roues

Article 10.2.18 Le diamètre des roues sera de 70 cm au maximum et 55 cm au minimum enveloppe comprise. Pour les bicyclettes de cyclo-cross, la largeur de l'enveloppe des roues (mesurée entre les parties les plus larges) ne peut dépasser 33 mm et celles-ci ne peuvent comporter ni pointes ni clous.

Pour les courses sur route en groupe, ainsi que pour les épreuves de cyclo-cross, seuls des modèles de roues approuvés préalablement par l'UCI peuvent être utilisés. Les roues comporteront 12 rayons minimum ; les rayons peuvent être ronds, plats ou ovales pour autant qu'aucune dimension de leurs sections n'excède 10 mm.

Afin d'être approuvées, les roues devront avoir été soumises au test de chute verticale défini comme suit :

- Méthode de test : Test de chute verticale

Test de chute verticale (neutralisation du rebond de l'enclume)

- Niveau d'énergie : 40 Joules
- Géométrie de l'enclume d'impact :

Enclume en acier de forme plate, la surface d'impact est recouverte d'un patin en caoutchouc de silicone de 20mm d'épaisseur (dureté Shore A = 50 +/- 5, Compression de 40% en accord avec ASTM D395 Méthode B). Le patin en caoutchouc doit être en bon état.

- Masse de l'impact

Gamme de 6 – 10 kg

L'énergie doit toujours rester à 40 Joules à l'impact avec une tolérance de +/- 5%.

- Point d'impact :

Un impact à 90° du trou de la valve, ajusté pour avoir le point d'impact entre les rayons.

Pour être certifiées, les roues en aluminium et/ou carbone devront avoir subi le test avec succès :

- Aucune fissure visible ou de délaminage
- Aucun changement dans le profil latéral ou dans le déplacement latéral supérieur à 1.0 mm.

- Aucun changement dans le profil radial ou dans le déplacement radial supérieur à 1.0 mm.
- Définition des roues traditionnelles :
 - Critères :
 - Hauteur de la jante : Moins de 25 mm.
 - Matière de la jante : Aluminium Rayons :
 - Minimum 20 rayons en acier qui sont détachables Général : Tous les composants doivent être identifiables et disponibles dans le commerce.
 - En compétition sur piste, l'usage des roues pleines à l'avant n'est autorisé que dans les spécialités contre la montre.

Nonobstant le présent article, le choix et l'utilisation des roues restent soumis aux articles 10.1.001 à 10.1.003.

Poids

Article 10.2.19 Le poids de la bicyclette ne peut être inférieur à 6,800 kilogrammes.

Le poids minimum se comprend pour une bicyclette conforme à l'article 10.2.007, en ordre de marche, c'est-à-dire pourvue des accessoires nécessaires et de freins agissant sur les deux roues avant et arrière. Le pesage s'effectue sur une bicyclette sans bidon, lest ou éléments détachables pouvant alléger la machine après le pesage. Le collège des commissaires se réserve le droit de procéder à un contrôle du poids des bicyclettes après l'arrivée.

Forme

Article 10.2.20 Pour les courses sur route autres que les courses contre la montre et pour les épreuves de cyclo-cross, le cadre de la bicyclette sera de type classique, soit de « forme triangulaire ».

Il sera constitué d'éléments tubulaires droits ou étirés (de forme ronde, ovale, aplatie, en « goutte d'eau » ou autres), une ligne droite devant en tout cas s'inscrire à l'intérieur de chaque élément excepté les bases et les haubans.

Les éléments seront agencés de telle manière que les points d'ancrage soient disposés selon le schéma suivant : le tube supérieur (1) relie le sommet du tube de direction (2) au sommet du tube arrière (4) ; le tube arrière (qui se prolonge par la tige de selle) rejoint la boîte de pédalier ; le tube oblique (3) joint la boîte de pédalier à la base du tube de direction(2).

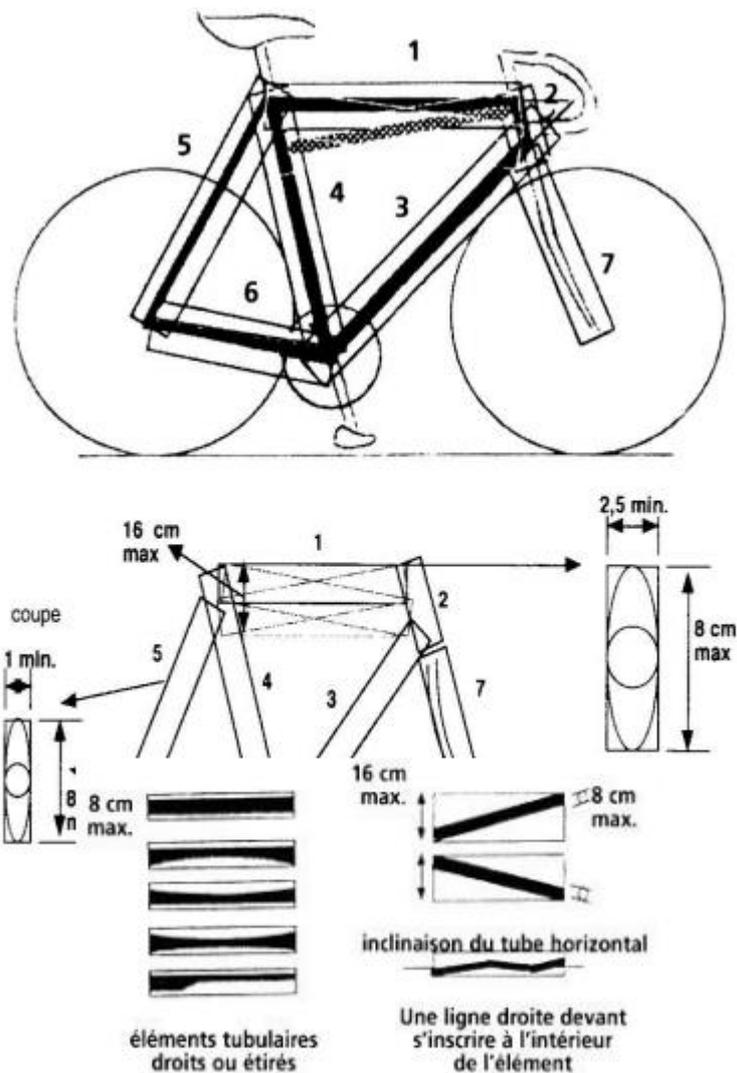
Les triangles arrière sont formés par les haubans (5), les supports (6) et le tube arrière (4), de telle manière que les points d'ancrage des haubans ne dépassent pas la limite fixée pour l'inclinaison du tube supérieur.

Les éléments auront 8 cm de hauteur maximum et 2,5 cm d'épaisseur minimum L'épaisseur minimum est réduite à 1 cm pour les haubans (5) et les supports (6). L'épaisseur minimum des éléments de la fourche avant est de 1 cm, ceux-ci étant droits ou courbes (7). (Voir schéma « FORME (1) »).

L'inclinaison du tube supérieur (1) est autorisée dans la mesure où cet élément s'inscrit à l'intérieur d'un gabarit horizontal d'une hauteur maximale de 16 cm et d'une épaisseur minimale de 2,5 cm.

La largeur effective de la zone du tube de direction ne doit pas dépasser 16 centimètres au point le plus étroit entre l'intersection intérieure des tubes supérieur et oblique et l'avant de la boîte du tube de direction.

Forme (1)



Article 10.2.21 Pour les courses contre la montre sur route et les courses sur piste :

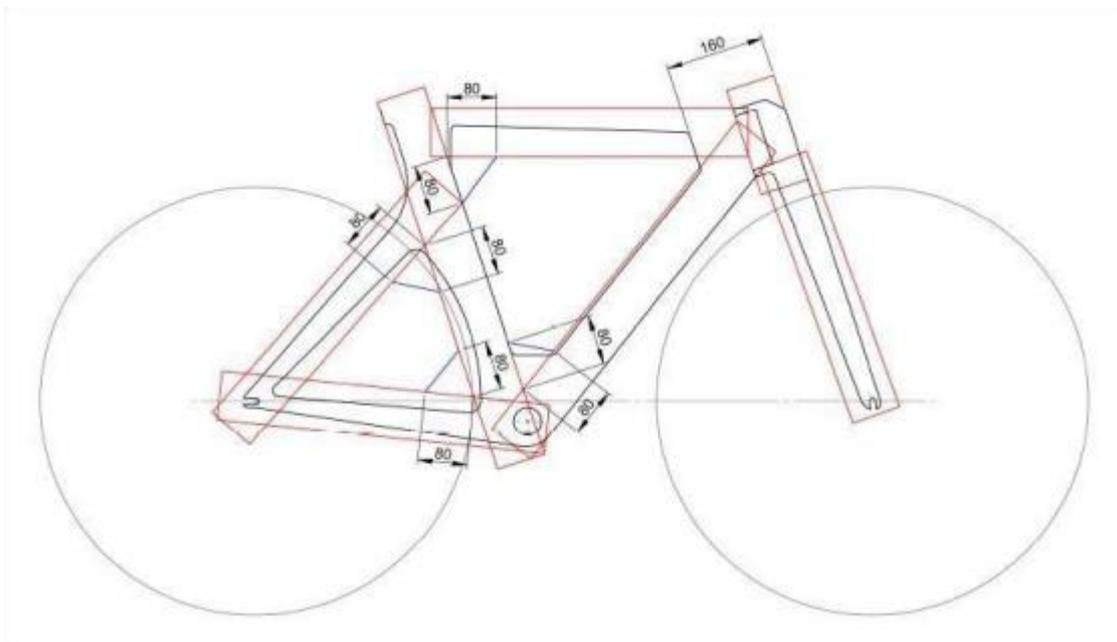
- Les éléments du cadre de la bicyclette peuvent être tubulaires ou compacts, assemblés ou fondus en une seule pièce, de formes libres (constructions en arche, en berceau, en poutre ou autres). Ces éléments, y compris la boîte de pédalier, devront s'inscrire à l'intérieur d'un gabarit de la « forme triangulaire » visée à l'article 10.2.020 (voir schéma « FORME (2) »).

- Des triangles isocèles de compensation de 8 cm de côté sont autorisés dans les raccords entre les éléments du cadre à l'exception du raccord entre les supports et les haubans où aucun triangle n'est autorisé. De plus, le triangle de compensation entre le tube supérieur et le tube oblique est remplacé par une zone raccord de compensation de 16 cm de large délimitée devant par l'avant de la boîte du tube de direction.

La largeur effective de la zone du tube de direction ne doit pas dépasser 16 centimètres au point le plus étroit entre l'intersection intérieure des tubes supérieur et oblique et l'avant de la boîte du tube de direction.

Nouveau schéma (remplace les précédents) : placements des boîtes et triangles de compensation.

Forme (2)



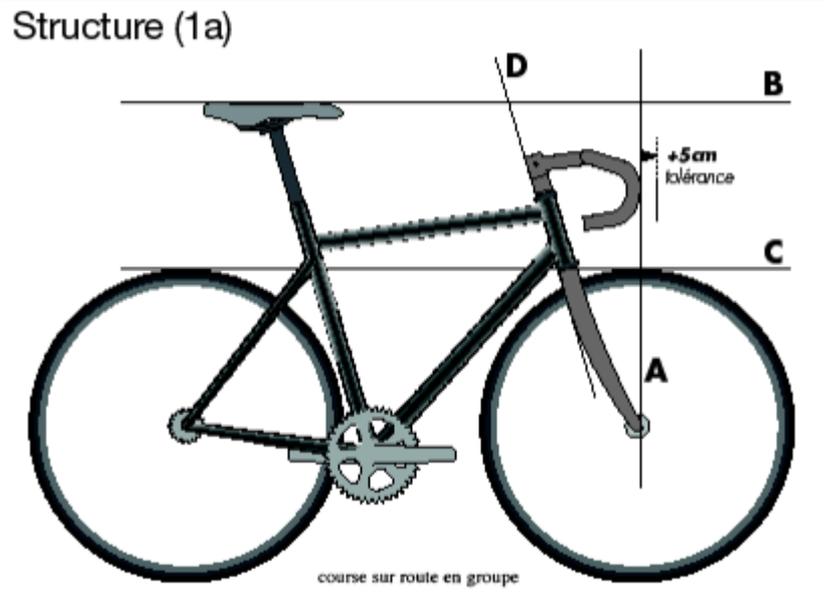
Structure

Article 10.2.22 Dans les courses autres que celles visées à l'article 10.2.023, seul le guidon de type classique est autorisé (voir schéma « structure 1 »). Le point d'appui des mains devra se situer dans une zone délimitée comme suit : au-dessus, par l'horizontale passant par le plan horizontal d'appui de la selle (B) ; en dessous, par l'horizontale passant 10 cm en dessous du sommet des deux roues (celles-ci étant d'un diamètre égal) (C) ; en arrière, par l'axe de la colonne de direction (D) ; en avant, par une verticale passant par l'axe de la roue avant (A) avec une tolérance de 5 cm (voir schéma «STRUCTURE(1A)»). La distance visée au point (A) n'est pas applicable à la bicyclette du coureur qui participe à une épreuve de vitesse sur piste (200 mètres lancé, tour lancé, vitesse, vitesse par équipes, keirin, 500 mètres et kilomètre), sans toutefois dépasser 10 cm par rapport à la verticale passant par l'axe de la roue avant.

Les commandes des freins, fixées sur le cintre, sont formées de deux supports avec leviers (poignées). Les poignées doivent pouvoir être actionnées, par tirage, à partir du cintre. Un prolongement ou un agencement des supports et poignées destinés à un autre usage est prohibé.

L'accouplement d'un système de commande à distance des dérailleurs est autorisé.

Structure (1A)



Remarques : nouveau schéma UCI, la côte +5 cm est pris sur l'extérieur du cintre et non de l'intérieur comme sur l'ancien schéma.

Article 10.2.23 Pour les courses contre-la-montre sur route et pour les courses de poursuite individuelle et par équipe sur piste, un cintre supplémentaire (prolongateur) fixe pourra être ajouté au système de guidage ; dans ce cas, la différence de hauteur entre les points d'appui des coudes et les points les plus élevés ou les plus bas du prolongateur (manettes comprises) doit être inférieure à 10cm. Il est également possible d'ajouter un prolongateur pour les épreuves de 500 mètres et du kilomètre sur piste, mais dans ce cas, la position du bec de selle doit se situer au minimum 5 cm en arrière de la verticale passant par l'axe du pédalier.

La distance entre la verticale passant par l'axe du pédalier (PP) et l'extrémité du cintre hors tout ne pourra dépasser une limite fixée à 75 cm, les autres limites fixées à l'article 10.2.022 (B, C, D) restant inchangées. Un repose coudes ou avant-bras est autorisé. (Voir schéma « STRUCTURE (1B) »).

Pour les courses contre la montre sur route, les commandes ou manettes fixées sur le prolongateur ne doivent pas dépasser, la distance des 75 cm.

Pour les courses sur piste et sur route visées au 1er alinéa, la distance de 75 cm peut être portée à 80 cm dans la mesure où cela est nécessaire pour des causes morphologiques ; il faut comprendre par « cause morphologique » ce qui touche à la taille ou à la longueur des segments corporels du coureur.

Le coureur qui, pour ces motifs, estime devoir utiliser une distance comprise entre 75 et 80 cm doit en informer le collège des commissaires au moment du contrôle de la bicyclette.

Pour les coureurs mesurant 190 cm ou plus, la distance horizontale entre les lignes verticales passant par l'axe du boîtier de pédalier et l'extrémité des prolongateurs, tous accessoires compris, peut être prolongée à 85 cm. (mis en vigueur par l'UCI à partir du 29 avril 2014)

Une seule dérogation pour causes morphologiques peut être demandée entre l'avancement du bec de selle ou des prolongateurs selon l'article 10.2.013.

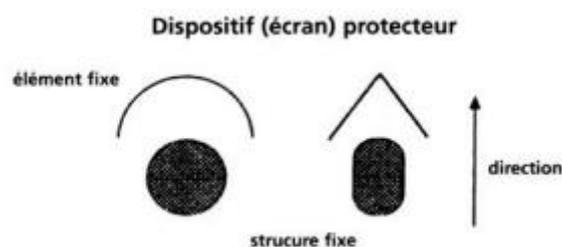
Structure (1B) nouveau schéma



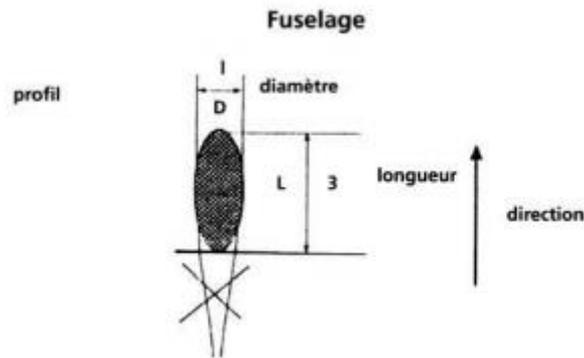
Course sur route (contre la montre individuelle et par équipe) et course sur piste (poursuite individuelle et par équipe, kilomètre, 500 mètres et tentative de record)

Article 10.2.24 Tout dispositif ajouté ou fondu dans la masse, destiné à ou ayant comme effet de diminuer la résistance, à la pénétration dans l'air ou à accélérer artificiellement la propulsion, tel que l'écran protecteur, fuselage, carénage ou autres est prohibé.

Structure (2)

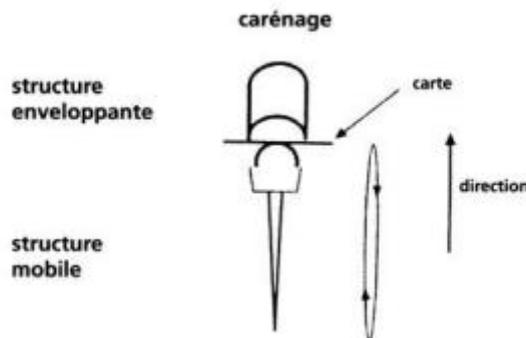


Un écran protecteur est un élément fixe qui fait office de paravent ou de coupe-vent destiné à protéger un autre élément fixe de la bicyclette afin d'en réduire le coût aérodynamique.



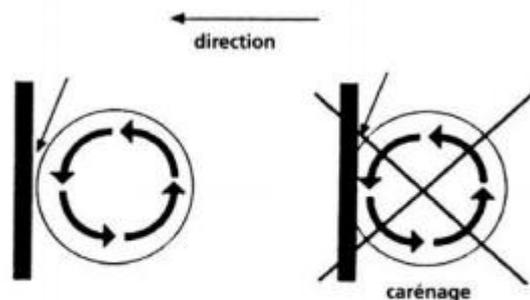
Le fuselage consiste à allonger ou effiler un profil. Le fuselage est toléré dans la mesure où le rapport de la longueur L au diamètre D ne dépasse pas 3. Cette règle ne s'applique pas au cadre ni à la fourche de la bicyclette.

Structure (3)



Le carénage consiste à utiliser ou à déformer un élément de la bicyclette de manière à ce qu'il enveloppe une partie mobile de la bicyclette comme les roues ou le pédalier.

Ainsi il doit être possible de faire passer entre la structure fixe et la partie mobile une carte rigide type « carte de crédit ».



Article 10.2.24 bis Les bidons ne doivent pas être intégrés au cadre et peuvent uniquement être placés sur le tube diagonal et le tube de selle, vers l'intérieur du cadre.

Les dimensions maximales pour la section des bidons utilisés en compétition ne peuvent dépasser 10 cm pour un minimum de 4 cm et leur contenance doit se situer entre 400 ml au minimum et 800 ml au maximum.

Article 10.2.24 ter Les bicyclettes peuvent être équipées d'un équipement technologique embarqué ayant la capacité et pour objet de collecter ou transmettre des données, informations ou images. De tels équipements comprennent les systèmes de télémétrie, les transpondeurs et les caméras vidéo. Les bicyclettes peuvent être équipées de tels équipements aux conditions suivantes :

- Le système de fixation de l'équipement doit être conçu pour l'usage sur des bicyclettes et ne doit compromettre la certification d'aucun autre composant de la bicyclette.
- Le système de fixation ne doit pas permettre la possibilité de démonter l'équipement durant la course ; l'équipement sera alors considéré comme non-amovible.
- Le coureur ne doit avoir aucun accès direct aux images ou informations concernant les autres coureurs, collectées ou transmises durant la course.

Le respect des conditions énoncées ci-dessus ainsi que de toute autre disposition applicable du Règlement UCI, signifie que l'utilisation d'une technologie embarquée est autorisée, mais n'engage aucunement la responsabilité de l'UCI. L'UCI ne pourra être tenue responsable d'aucune conséquence dérivant de l'installation et de l'utilisation d'une technologie embarquée par des licenciés, ni des défauts dont elle pourrait receler ou de sa non-conformité.

Le présent article ainsi que les exigences mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas aux ordinateurs / systèmes d'information des coureurs.

Nonobstant les dispositions du présent article, les articles VTT 4.3.012 ou pour le BMX titre 6 FFC chapitre 2 - Réglementation Technique, demeurent applicables s'agissant de l'utilisation d'équipements technologiques embarqués.

Article 10.2.25 La roue libre, le dérailleur et les freins sont prohibés lors des entraînements et compétitions sur piste. Les freins à disque sont permis lors des entraînements et compétitions de cyclo-cross. Pour les courses sur route et cyclo-cross, l'usage du pignon fixe est interdit : Un système freinage agissant sur les deux roues est obligatoire.

Reconnaissance du circuit et échauffement

2.5.3 Le parcours doit être sûr et parfaitement signalé. Il doit être suffisamment large et éviter les virages trop accentués.

Dès le départ de l'épreuve, il ne pourra être emprunté que par les coureurs en course et les véhicules suiveurs.

2.5.4 Les distances restant à parcourir doivent être indiquées visiblement tous les 10 km au moins. Le dernier kilomètre doit être signalé par la flamme rouge. Pour les épreuves en côte, chaque kilomètre doit être indiqué.

2.5.5 L'organisateur doit prévoir à proximité du départ un parcours d'échauffement d'au moins 800 mètres.

Ordre de départ

2.5.6 L'ordre de départ est fixé par l'organisateur suivant un critère objectif à reprendre dans le programme - guide technique de l'épreuve.

2.5.7 L'ordre de départ des épreuves contre la montre par équipes dans le cadre des épreuves par étapes est réglé par l'article 2.6.22.

2.5.8 Les équipes prennent le départ à intervalles identiques. Toutefois cet intervalle peut être augmenté entre les équipes partant en dernier lieu.

Départ

2.5.9 Les coureurs de chaque équipe doivent se présenter au contrôle du matériel au plus tard 15 minutes avant l'heure de départ prévue.

Au moment du départ, un nouveau contrôle peut être effectué.

2.5.10 Le temps de toute équipe se présentant en retard au départ sera décompté dès l'heure prévue pour son départ. Si un coureur se présente en retard au départ, l'équipe peut soit l'attendre en se voyant décompter le temps perdu, soit prendre le départ à l'heure prévue. Le coureur en retard, prendra le départ seul et se verra décompter le temps perdu.

2.5.11 Au départ, les coureurs sont tenus l'un à côté de l'autre sur la ligne de départ et lâchés sans être poussés, par des teneurs, qui doivent être les mêmes pour toutes les équipes.

Chronométrage

2.5.12 Pour les épreuves du calendrier international et fédéral, le chronométrage sera organisé par l'organisateur à plusieurs points de distance, répartis de façon que les coureurs et les spectateurs soient informés continuellement sur le développement de l'épreuve.

2.5.13 Les temps à l'arrivée sont pris jusqu'au dixième de seconde au moins.

2.5.14 Pour le classement de l'équipe le règlement particulier de l'épreuve précisera sur quel coureur franchissant la ligne d'arrivée, le temps sera pris.

Equipes en course

2.5.17 Si une équipe est rejointe, elle n'est pas autorisée à mener, ni à profiter du sillage de l'équipe qui la rattrape. Cette clause est également applicable aux coureurs lâchés. Un coureur lâché ne peut se joindre à une autre équipe, ni bénéficier ou fournir de l'aide.

2.5.18 L'équipe qui en rejoint un autre doit observer un écart latéral d'au moins deux mètres. Après un kilomètre, l'équipe rejointe doit rouler à au moins 25 mètres de l'autre.

2.5.19 Si nécessaire, l'arbitre doit obliger les équipes, l'une à respecter l'écart latéral de 2 mètres et l'autre la distance de 25 mètres, sans préjudice des sanctions prévues au barème des pénalités.

2.5.20 La poussette, même entre coureurs de la même équipe, est interdite.

2.5.21 L'échange de nourriture, boisson, petit matériel, roues, bicyclettes ainsi que l'aide en cas de réparation sont autorisés entre coureurs d'une même équipe.

2.5.22 Le règlement de l'épreuve précisera si un ravitaillement est autorisé et en fixera les modalités.

Véhicules suiveurs

2.5.23 Le véhicule suiveur doit se tenir au moins à 10 mètres derrière le dernier coureur de l'équipe, ne jamais le dépasser, ni venir à sa hauteur. En cas d'avarie, le dépannage n'est autorisé qu'à l'arrière et à l'arrêt.

2.5.24 Le véhicule n'est autorisé à s'intercaler entre l'équipe et le ou les coureur(s) lâché(s) de celle-ci que si l'écart est supérieur à 50 mètres ; les coureurs lâchés ne peuvent en aucun cas bénéficier du sillage d'un véhicule.

2.5.25 Le véhicule suiveur d'une équipe qui va être rejointe doit, dès que la distance qui sépare les 2 équipes est inférieure à 100 mètres, se placer derrière le véhicule de l'autre équipe.

2.5.26 Le véhicule suivant l'équipe qui en rejoint une autre n'est autorisé à s'intercaler que si les équipes sont séparées d'au moins 60 mètres. Si cet écart se réduit par la suite, le véhicule se replacera derrière le dernier coureur de la 2e équipe.

2.5.27 Le véhicule suiveur est autorisé à transporter le matériel permettant le changement de roues ou de bicyclette.

Il est interdit de préparer ou tenir prêt, hors gabarit du véhicule suiveur tout matériel destiné aux coureurs. Toutes les personnes devront se tenir à l'intérieur des véhicules.

2.5.28 Si le dépannage par moto est autorisé, la moto pourra exclusivement emporter des roues.

2.5.29 L'emploi de haut-parleurs, de mégaphones et de Radios/Oreillettes est autorisé.

Disqualification

2.5.30 En cas de disqualification d'un coureur, l'équipe est disqualifiée et le classement est modifié.

Communication en course

Article 2.4.029 L'emploi d'haut-parleur ou mégaphone est autorisé.

Protocole

L'article **1.2.112** de la réglementation prévoit que tout coureur concerné est obligé de participer aux cérémonies protocolaires qui s'attachent à ses places, classements et prestations : remise de maillot, bouquet, médaille.

Sauf disposition contraire, chaque coureur doit se présenter à la cérémonie protocolaire en tenue de compétition.

Contrôle antidopage

Chaque coureur est tenu de s'informer d'un éventuel contrôle.

Même en cas d'abandon, tout concurrent est tenu de s'assurer personnellement à l'issue de l'épreuve s'il a été désigné pour subir un contrôle.

Tous ces points de réglementation sont extraits de la réglementation fédérale.