

TITRE X. ÉQUIPEMENT

Sommaire

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES	2
§1 <i>Principes</i>	2
§2 <i>Nouveautés techniques</i>	2
CHAPITRE 2 BICYCLETTES	3
§1 <i>Principes</i>	3
Définition	3
Type	3
Position	3
Guidage.....	3
Propulsion	3
§2 <i>Spécifications techniques</i>	4
Schéma de mesures	4
Roues.....	5
Poids	6
Forme.....	6
Structure.....	7-8
CHAPITRE 3 ÉQUIPEMENT DES COUREURS	14
§1 <i>Dispositions Générales</i>	14
Casque.....	14-15
§2 <i>Équipement vestimentaire</i>	17
Généralités.....	17
Inscriptions publicitaires.....	17
§3 <i>Tenue de Leader</i>	18
§4 <i>Équipement FFC</i>	18
§5 <i>Maillot de champion de France FFC</i>	19
§6 <i>Ordre de priorité de port des maillots</i>	20
§7 <i>Identification des coureurs</i>	21
CHAPITRE 4 LIMITATION DES DÉVELOPPEMENTS	25

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

§1 Principes

10.1.1 Chaque licencié doit veiller à ce que son équipement (bicyclette avec accessoires et dispositifs montés, casque, équipement vestimentaire...) ne présente par sa qualité, matériel ou conception aucun danger pour lui-même ou pour les autres.

10.1.1 bis Chaque licencié doit veiller à ce que l'équipement qu'il utilise lors d'une épreuve route, piste ou cyclo-cross soit homologué par l'UCI et la FFC selon les dispositions des protocoles d'Homologation en vigueur et disponibles sur le site internet de l'UCI.

10.1.2 La FFC n'est pas responsable des conséquences découlant du choix de l'équipement utilisé par les licenciés, ni de ses défauts ou de sa non-conformité. Les matériels utilisés devront répondre à toutes les normes pertinentes de qualité et de sécurité relatives à la conception des bicyclettes émises par ISO (telles que reprises à titre indicatif dans le Guide de Clarification publié sur le site internet de l'UCI) ainsi que toutes autres normes applicables dans le pays de l'épreuve.

Le licencié devra utiliser le matériel homologué et conforme aux normes de qualité et de sécurité tel que fourni par le fabricant, sans modification quelconque. Toute modification du matériel fourni se fera sous la seule et unique responsabilité du licencié, notamment en cas d'incident, et sera également de nature à entraîner des mesures disciplinaires en vertu des normes applicables en France.

10.1.3 En aucun cas le fait qu'un coureur ait pu participer à la compétition n'engage la responsabilité de la FFC, le contrôle de l'équipement qui pourrait être effectué par les commissaires, un mandataire ou une instance de la FFC étant limité à la conformité avec les exigences purement sportives et techniques.

Au besoin, le contrôle de l'équipement et du matériel peut être effectué, avant, pendant et après la compétition à la requête du président du collège des commissaires, d'un mandataire ou d'une instance de la FFC. A cet effet, les commissaires peuvent saisir le matériel pour un contrôle ultérieur, si nécessaire même pendant la course, après que le coureur l'ait changé.

Nul ne peut se soustraire, tenter de se soustraire à un contrôle de matériel, refuser un contrôle ou empêcher la réalisation de celui-ci par un Arbitre de la FFC

§2 Nouveautés techniques

10.1.4 Sauf dans le VTT, les nouveautés techniques concernant tout ce que les coureurs et licenciés utilisent ou portent avec eux en compétition (bicyclettes, dispositifs montés, accessoires, casques, équipement vestimentaire, moyens de communication ...) ne peuvent être utilisés qu'après approbation de l'UCI. Les demandes doivent être introduites auprès de l'UCI avant le 30 juin de chaque année, accompagnées de toute la documentation nécessaire. En cas d'acceptation, l'application ne pourra intervenir qu'à partir du 1er janvier de l'année suivante.

Il n'y a pas de nouveauté technique au sens du présent article si la nouveauté rentre entièrement dans les spécifications prévues au règlement.

10.1.5 Si, lors du départ d'une épreuve, le collège des commissaires estime qu'il y a une nouveauté technique non encore acceptée par l'UCI, il refuse le départ au coureur qui ne renonce pas à l'utilisation de la « nouveauté ».

En cas d'utilisation en cours d'épreuve, le coureur est mis hors course ou disqualifié. La décision du collège des commissaires est sans appel.

Si la nouveauté technique n'est pas constatée ou sanctionnée par le collège des commissaires, la disqualification peut être prononcée par la commission disciplinaire de l'UCI ou de la FFC. La commission disciplinaire est saisie par l'UCI ou la FFC, soit d'office, soit à la demande de tout intéressé. La commission disciplinaire ne statuera qu'après avoir reçu l'avis de la commission matériel.

En dehors des épreuves, c'est l'UCI qui décide s'il s'agit d'une nouveauté technique et si la procédure prévue à l'art. 10.1.004 doit être suivie.

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

- 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.

Des exceptions à cet article peuvent exister pour certaines disciplines, dans ce cas, le règlement est spécifié dans la discipline y relative.

Type

- 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

- 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

- 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

- 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.

Des exceptions à cet article peuvent exister pour certaines disciplines, dans ce cas, le règlement est spécifié dans la discipline y relative.

§2 Specifications techniques

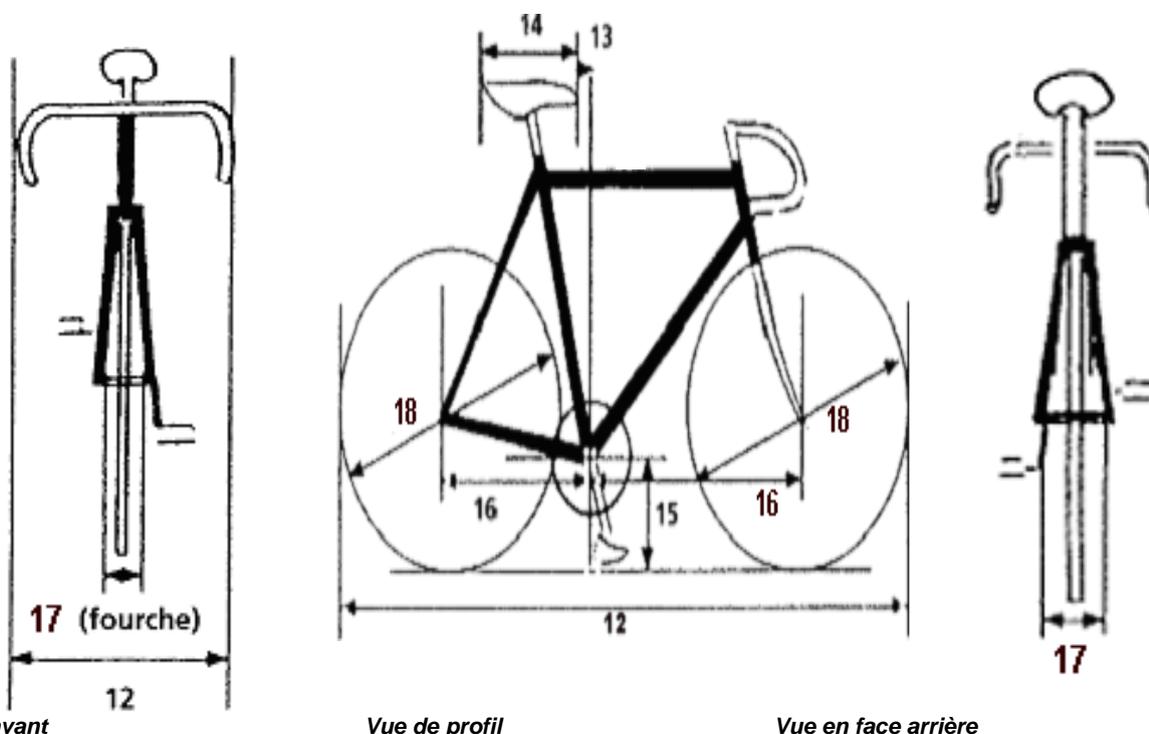
Sauf disposition contraire, les spécifications techniques visées au présent paragraphe sont applicables aux bicyclettes utilisées sur la route, la piste et dans les épreuves de cyclo-cross.

Les spécificités des bicyclettes utilisées dans les disciplines suivantes :

VTT BMX BMX Freestyle Trial Cyclisme en salle Paracyclisme
sont reprises et spécifiées au chapitre réglementaire de la discipline concernée

Schéma de mesures

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



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.

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

- 10.2.14 Le plan passant par les points les plus élevés à l'avant et à l'arrière de la selle (quel que soit son modèle) peut avoir un angle maximum de neuf degrés par rapport au plan horizontal.
- La longueur de la selle sera de 24 cm minimum et 30 cm maximum. Une tolérance de 5mm sera autorisée.
- 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.
- 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.
- 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.
- 10.2.17 La distance entre les extrémités intérieures de la fourche ne dépassera pas 11,5cm; la distance entre les extrémités intérieures des haubans ne dépassera pas 14,5cm.

Roues

- 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.
- La procédure homologation pour les roues est de la responsabilité de l'UCI et l'article du 1.3.018 du règlement UCI définit les critères.
- La liste des roues homologuées est disponible sur le site internet de l'UCI et est régulièrement mise à jour. Il est de la responsabilité du coureur de vérifier si les roues utilisées sont conformes.
- Les roues qui sont en accord avec la définition des roues traditionnelles n'ont pas l'obligation d'être homologuées.

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

Les roues homologuées doivent être clairement identifiées. Si ce n'est pas le cas, la roue n'est pas autorisée en compétition.

En compétition sur piste, **courses derrière moto incluses**, 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

- 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

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».

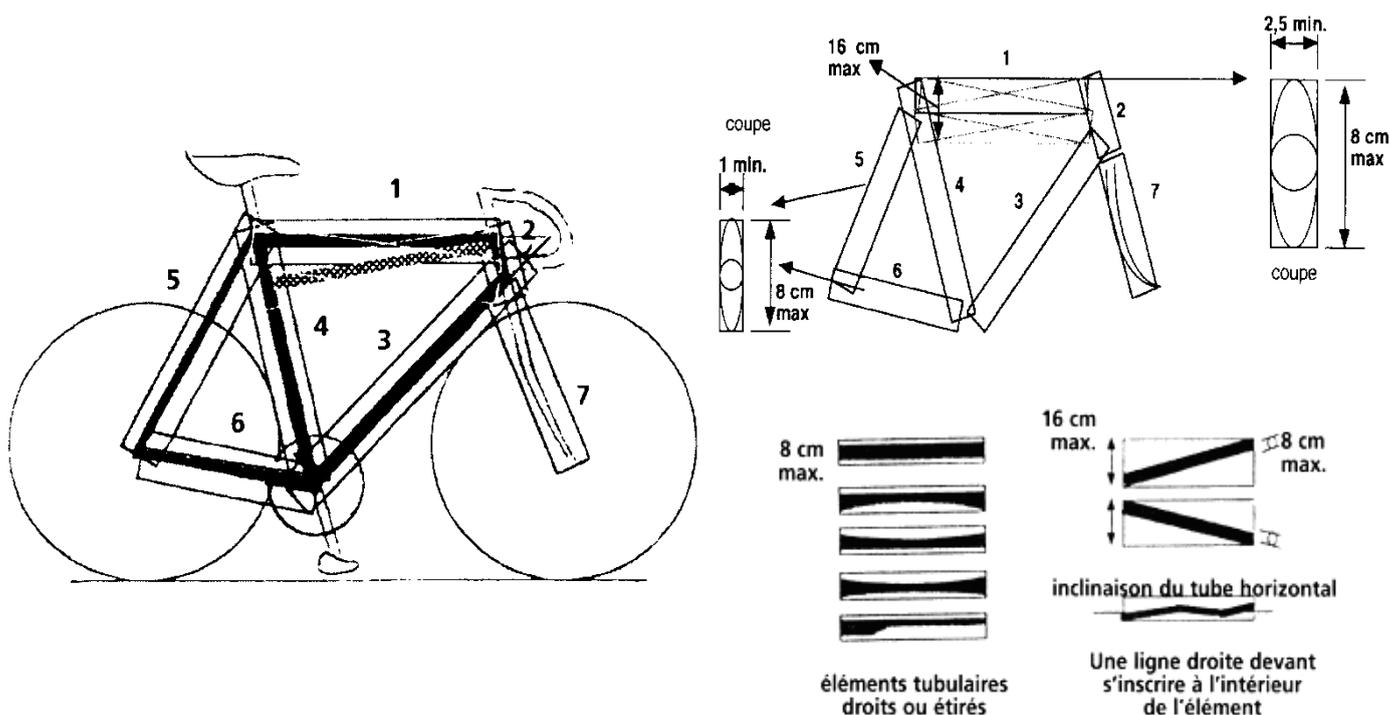
Il sera constitué d'éléments tubulaires droits ou étirés (de forme ronde, ovale, aplatie, en «goutte d'eau» ou autres), une ligne droite devant en tout cas s'inscrire à l'intérieur de chaque élément excepté les bases et les haubans. Les éléments seront agencés de telle manière que les points d'ancrage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

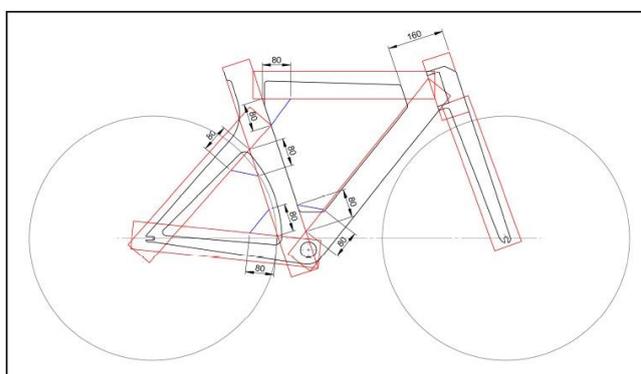


10.2.21

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.

Forme (2)



Structure

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 1a»). 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 un plan une verticale passant par à une distance horizontale de 100 mm de l'axe de la roue avant (A) avec une tolérance de 5 cm. 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.

- La dimension maximale de la section du guidon est de 80 mm ;
- La dimension maximale de la section de la potence est de 80 mm ;
- La dimension minimale de la section de tout accessoire de la fourche est de 10 mm ;
- Deux triangles de compensation isocèles de deux côtés de 40 mm sont autorisés aux jonctions entre la potence et le guidon.

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.

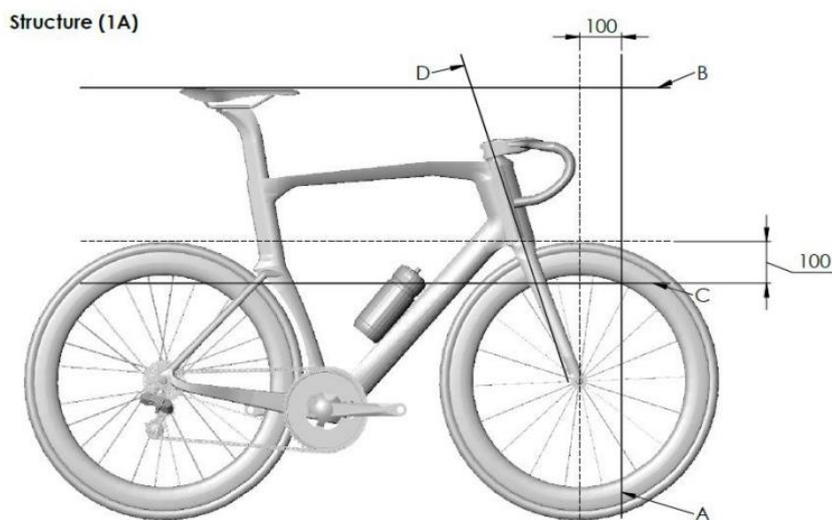
10.2.23

Pour les courses contre la montre sur route et pour les courses de poursuite individuelle et par équipe et 500 mètres et kilomètre sur piste, une extension fixe du guidon de contre-la-montre **cintre supplémentaire** (formée de 2 prolongateurs avec des sections pour chaque main à tenir et deux ~~repose-coudes~~ supports d'avant-bras) pourra être ajoutée ou intégrée au système de guidage du cintre de type traditionnel ou du cintre de base. (voir schéma « STRUCTURE (1b) »). Le cintre de type traditionnel ou le cintre de base doit être positionné dans la zone définie à l'article 1.3.022 (A, B, C, D). ~~Si les deux prolongateurs sont jointifs par partie, la limite dimensionnelle de~~

~~cette partie est alors portée à 1.5 fois la mesure selon l'axe horizontal soit un maximum de 6cm.~~

La distance **horizontale standard** entre la verticale passant par l'axe du pédalier (PP) et l'extrémité ~~du cintre hors-tout~~ des extensions fixes du guidon de contre-la-montre, y compris les commandes ou poignées fixes, ne pourra dépasser ~~une limite fixée à 75 cm~~ 750 mm, les autres limites fixées à l'article 1.3.022 (B, C, D) restant inchangées.

La différence de hauteur standard entre le point médian du support d'avant-bras et le point le plus haut ou le plus bas de l'extension (accessoire compris) doit être inférieure à 100 mm.



~~Pour les compétitions contre la montre sur route, les commandes ou manettes fixées sur les prolongateurs ne doivent pas dépasser la distance des 75 cm.~~

Pour les compétitions sur piste et sur route visées au 1er alinéa (contre la montre sur route, poursuite individuelle et par équipe, 500 mètres et kilomètre) ainsi que les tentatives de record, la distance de 750 mm peut être portée à 850 mm ~~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 dans le cadre d'une dérogation basée sur les trois (3) catégories de taille de coureur mentionnées ci-dessous. 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.~~

Catégorie 1 : Taille inférieure à 180,0 cm | Pour les coureurs d'une taille inférieure à 180,0 cm, la distance horizontale entre les plans verticaux passant par l'axe du boîtier de pédalier et l'extrémité des extensions fixes du guidon de contre-la-montre, tous accessoires compris, peut être de 800 mm maximum. La différence de hauteur entre le point médian du support d'avant-bras et le point le plus haut ou le plus bas de l'extension (accessoire compris) doit être inférieure à 100 mm.

Catégorie 2 : Taille comprise entre 180,0 cm et 189,9 cm | Pour les coureurs mesurant entre 180,0 cm compris et 189,9 cm, la distance horizontale entre les plans verticaux passant par l'axe du boîtier de pédalier et l'extrémité des extensions fixes du guidon de contre-la-montre, tous accessoires compris, peut être de 830 mm maximum. La différence de hauteur entre le point médian du support d'avant-bras et le point le plus haut ou le plus bas de l'extension (accessoire compris) doit être inférieure à 120 mm. Les coureurs de la Catégorie 2 doivent soumettre un formulaire de demande d'attestation de taille de coureur disponible sur le site Internet de l'UCI.

Catégorie 3 : Pour les coureurs mesurant 190 cm ou plus, la distance horizontale entre les plans verticaux ~~lignes verticales~~ passant par l'axe du boîtier de pédalier et l'extrémité des ~~prolongateurs~~ extensions fixes du guidon de contre-la-montre, tous accessoires compris, peut être prolongée à ~~85 cm~~ de 850 mm maximum.

La différence de hauteur entre le point d'appui de l'avant-bras (point médian de l'appui de l'avant-bras) et le point le plus haut ou le plus bas de l'extension (accessoire compris) doit être inférieure à 140 mm.

Les coureurs de la Catégorie 3 doivent soumettre un formulaire de demande d'attestation de taille de coureur disponible sur le site Internet de l'UCI.

Le coureur qui, pour ces motifs, fait usage d'une dérogation de catégorie de taille de coureur ~~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 plus de clarté, les distances mentionnées ci-dessus seront appliquées par le collège des commissaires si la dérogation de catégorie de taille correspondante n'est pas communiquée par le coureur.

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.

Ces éléments selon les 3 catégories de coureurs sont résumés dans le Schéma ci-dessous :



En outre, tous ensembles d'extensions fixes du guidon de contre-la-montre et supports d'avant-bras repose-coude doivent être conformes aux éléments suivants :

- Les supports ~~d'avant-bras~~ repose-coudes doivent être composés de deux parties (une partie pour chaque ~~avant-bras~~) et sont uniquement autorisés si des prolongateurs sont ajoutés ;
- La largeur maximale de chaque ~~support d'avant-bras repose-coude~~ est de 125 mm ;
- La longueur maximale de chaque ~~support d'avant-bras repose-coude~~ est de 125 mm ;
- La longueur minimale de chaque support d'avant-bras est de 60 mm ;
- La hauteur maximale de chaque support d'avant-bras est de 85 mm ;
- L'inclinaison maximale de chaque ~~support d'avant-bras repose-coude~~ (mesuré sur la surface d'appui du bras) est de 30 degrés ;
- La dimension maximale de la section de chaque prolongateur est de 450 mm ;
- Si les deux sections ~~des extensions fixes du guidon de contre-la-montre~~ sont reliées par une partie, ~~la limite dimensionnelle de~~ la dimension maximale de la section transversale est ~~de cette partie autorisée est portée à 1,5 fois la valeur sur l'axe horizontal, pour un maximum de~~ 80 mm ;
- La différence de hauteur entre le point d'appui du coude (milieu du ~~support d'avant-bras repose-coude~~) et le point le plus élevé ou le plus bas du prolongateur (accessoire compris) doit être inférieur à 100 mm.
- La dimension maximale de la section de chaque accessoire de montage est de 80 mm ;
- Pour les équipements intégrés, un triangle de compensation isocèle avec des côtés de 40 mm est autorisé à la jonction entre chaque extension et l'accessoire de montage.
- Deux triangles de compensation isocèles avec des côtés de 40 mm sont autorisés à la jonction entre la potence et le cintre de base ;
- La dimension maximale de la section du cintre de base est de 80 mm ;

- La dimension minimale de la section de tous les accessoires de la fourche est de 10 mm ;
- La dimension maximale de la section de la potence est de 80 mm

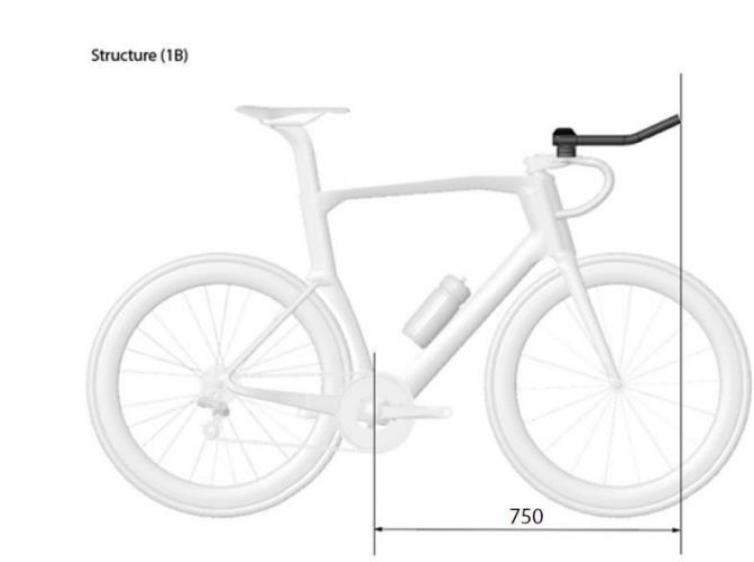
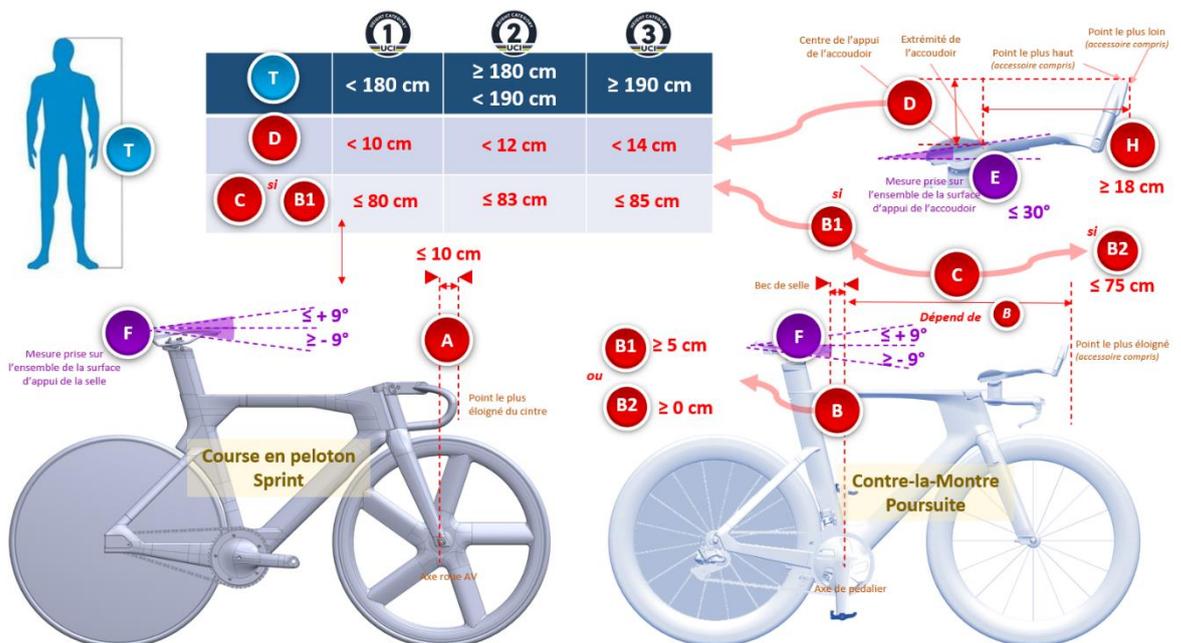
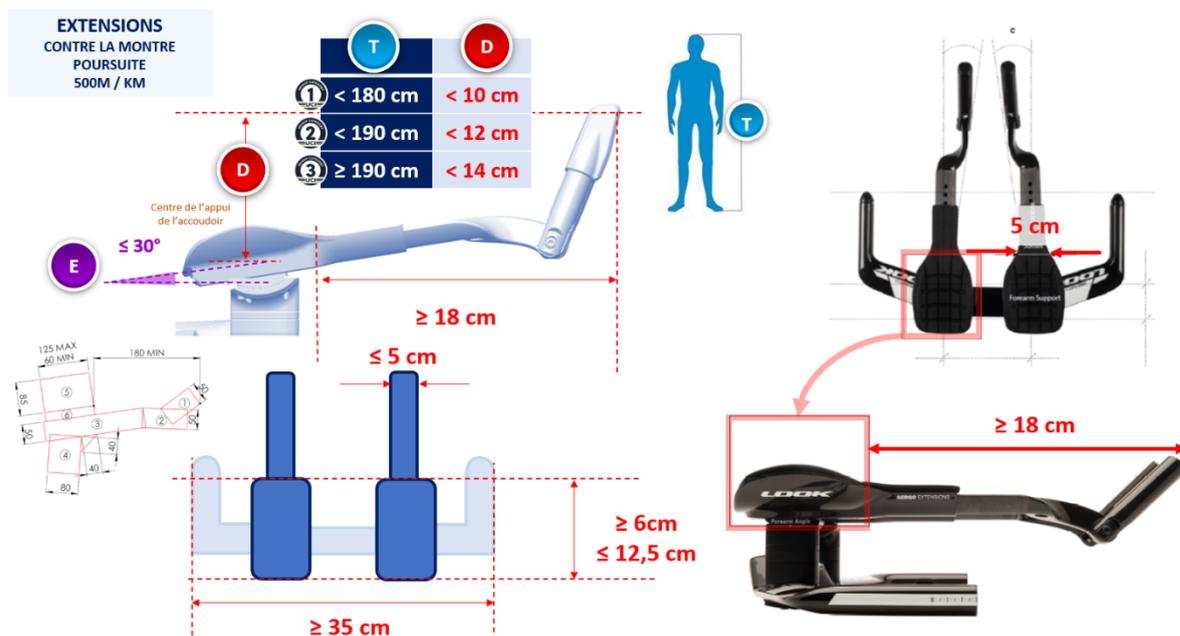


Schéma ci-dessus applicable dans les courses sur route contre la montre individuelle et par équipe et course sur la piste pour les épreuves de poursuite individuelle et par équipe, kilomètre et 500 mètres ainsi que les tentatives de record.

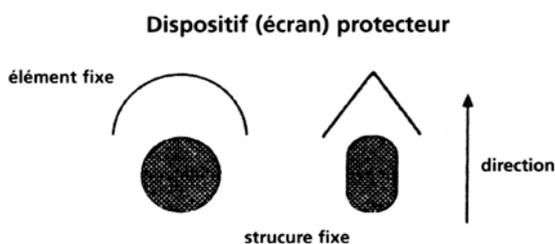
Une synthèse des éléments essentiels de réglage concernant les guidons et leurs extensions et de la selle est reprise dans les deux schémas suivants :



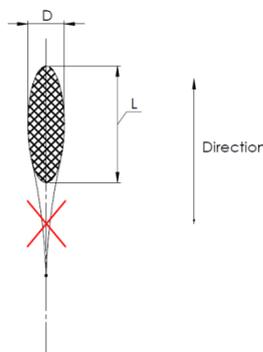


10.2.24 Tout dispositif ajouté ou fondu dans la masse, destiné à ou ayant comme effet de diminuer la résistance, à la pénétration dans l'air ou à accélérer artificiellement la propulsion, tel que écran protecteur, fuselage, carénage ou autres est prohibé.

Structure (2)



Nota 1: 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.



Nota 2: 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 les spécifications dimensionnelles établies telles que définies aux articles 10.2.20 (cadres), 10.2.022 et 10.2.023 (guidons, cintres)

de base et extension fixe du cintre de contre-la-montre) 3.

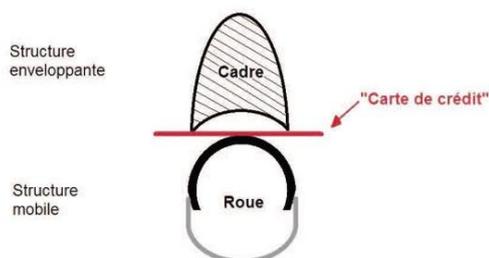
Cette règle ne s'applique pas au cadre ni à la fourche de la bicyclette (de nombreux modèles de cadre et de fourches ont reçu l'homologation de l'UCI et porte des sticker de reconnaissance. ceux-ci sont mis en place la de la production des cycles par les fabricants.

La liste de ces équipements homologués est régulièrement mise à jour et uniquement disponible sur le site internet de l'UCI (www.uci.ch)

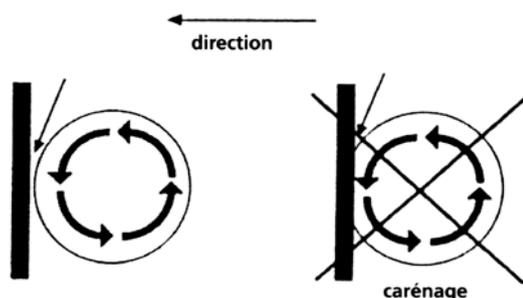
Exemple de sticker de validité :



Structure (3)



Nota 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».



10.2.024 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.

10.2.24 Ter. Les bicyclettes peuvent être équipées d'un équipement technologique embarqué (comprenant, sans y être limité, des systèmes de télémétrie, transpondeurs, appareils GPS et caméras vidéo) ayant la capacité et pour objet de collecter ou transmettre des données, informations ou images à condition de remplir les critères suivants :

1.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 ;

2.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 ;

3.aucune donnée provenant d'un équipement technologique embarqué d'un coureur ne peut être transmise durant une course à une tierce personne. Tout usage d'un équipement technologique embarqué voulu par un coureur ou une équipe devra faire l'objet d'une approbation de l'UCI ou d'un organisateur, avec le consentement de l'UCI. Les demandes d'autorisation seront examinées, entre autres, sur la base de critères d'accès équitable à l'équipement, d'équité et d'intégrité sportive, et devront également satisfaire aux exigences de l'article 1.3.006.

Toutes demandes d'utilisation d'un équipement embarqué destiné à collecter des images ou vidéos devra faire l'objet d'une demande à la FFC qui devra délivrer son accord exprès avant toute utilisation sur une épreuve. Même en cas d'accord d'utilisation, la FFC ne pourra être tenue responsable d'aucune conséquence dérivant de l'installation et de l'utilisation d'un équipement technologique embarqué par des licenciés, ni des défauts dont elle pourrait receler ou de sa non-conformité.

Par souci de clarté, le point 2 ci-dessus ne s'applique pas aux ordinateurs / systèmes d'information des coureurs.

- 10.2.24 La FFC, un mandataire ou commissaire, est en droit d'exiger la mise en place quater d'équipement technologique embarqué à des fins de détection de la fraude technologique en compétition. Tout refus d'une équipe ou d'un coureur de se soumettre aux instructions de porter un tel équipement peut faire l'objet de mesures disciplinaires en application de l'article 10.1.003.

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.

- 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 autorisés sur l'ensemble des calendriers du territoire Français et sur l'ensemble des Disciplines (à l'exception de la Piste).
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.

CHAPITRE 3 EQUIPEMENT DES COUREURS

§1 Dispositions Générales

- 10.3.26 Tout coureur doit porter en compétition un maillot à manches et un cuissard, éventuellement en une seule pièce appelée combinaison. On entend par cuissard une culotte courte qui s'arrête au-dessus des genoux. Les maillots sans manches sont interdits. Lors des épreuves de descente et de 4-cross en VTT, un pantalon de protection peut être porté
- Toutefois, pour les épreuves de descente et de **Four-cross VTT et enduro VTT (au 01/10/2019)**, le BMX, le trial et le cyclisme en salle, des dispositions spécifiques sont stipulées au titre régissant la discipline en question.
- 10.3.27 L'aspect des maillots (couleur et disposition) doit être suffisamment différent de celui des maillots des champions du Monde et de France, des maillots des leaders des coupes et classements de l'UCI et des maillots des équipes FFC.

- 10.3.28 Sauf dans les cas expressément prévus dans ce règlement aucun maillot distinctif ne peut être attribué ni porté.
- 10.3.29 Aucun élément vestimentaire ne peut cacher les inscriptions sur le maillot, ni le numéro d'identification, notamment pendant la compétition et pendant les cérémonies protocolaires
- 10.3.30 Le design des imperméables doit être transparent ou s'approcher de celui du maillot en utilisant une des couleurs principales de l'équipe. Le nom de l'équipe doit y figurer ou être reconnaissable.

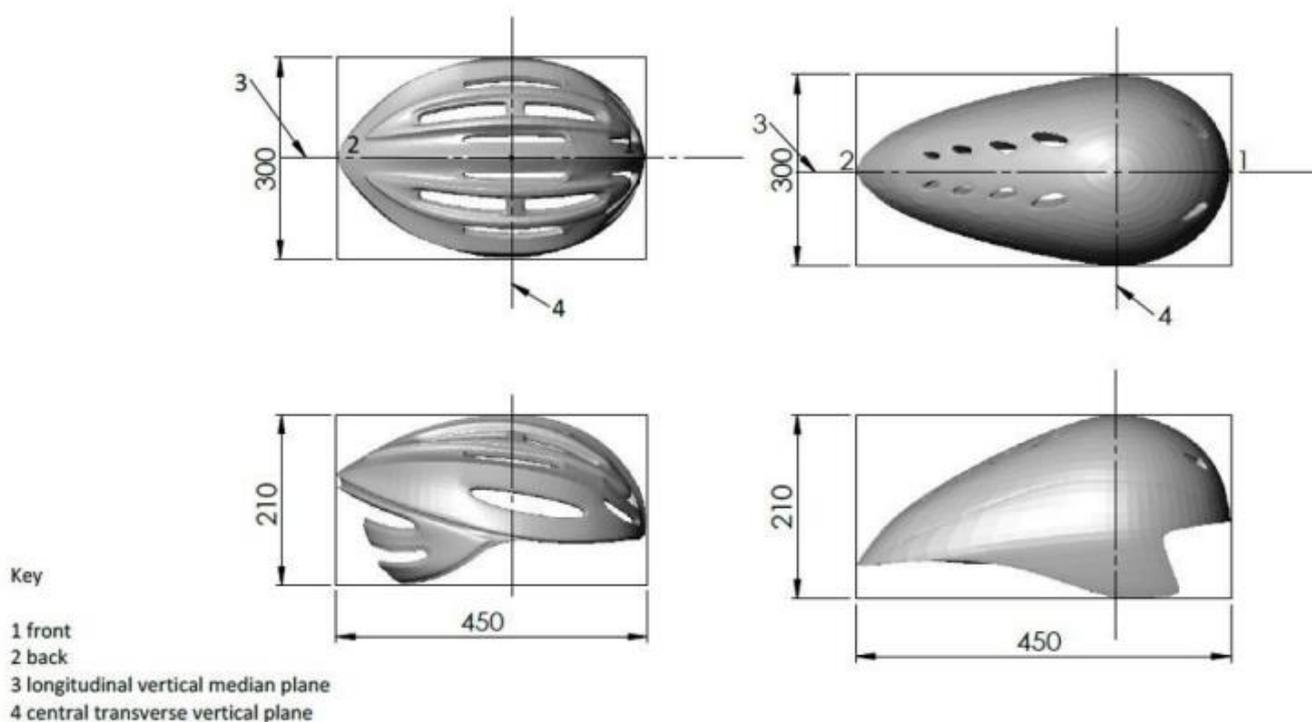
Casque

- 10.3.31 1. Le port du casque de sécurité rigide est obligatoire lors des compétitions et entraînements officiels dans toutes les disciplines à l'exception du cyclisme en salle et du BMX Freestyle Flatland.
- 10.3.32 2. Dans toutes les disciplines du cyclisme, le port du casque de sécurité rigide est recommandé en dehors des compétitions et entraînements officiels. En tout état de cause, les coureurs doivent toujours se conformer aux dispositions légales en la matière.
- 10.3.33 3. Chaque coureur est responsable de :
- veiller à ce que son casque soit d'un modèle homologué, suivant une norme de sécurité officielle et porte l'identification de cette homologation ;

- porter son casque en conformité avec la norme de sécurité afin d'assurer toute la protection qu'il peut offrir, notamment en ajustant le casque correctement sur la tête et le maintenant au moyen d'une jugulaire correctement serrée.
- éviter toute manipulation qui peut réduire les capacités protectrices du casque et ne pas utiliser un casque qui a subi une manipulation ou incident qui a pu réduire les capacités ;
- n'utiliser qu'un casque homologué n'ayant subi aucun accident ou choc ;
- n'utiliser qu'un casque n'ayant subi aucune modification, retrait ou ajout quant à sa conception et sa forme.
- n'utiliser que des accessoires approuvés par le fabricant de casques.

4. Pour les disciplines Route et Piste, les dimensions du casque (y compris les accessoires) ne doivent pas dépasser les dimensions ci-dessous :

- La longueur (L) peut être inférieure ou égale à 450 mm ;
- La largeur (W) peut être inférieure ou égale à 300 mm ;
- Hauteur (H) peut être inférieure ou égale à 210 mm ;



10.3.32 Les équipements vestimentaires ne doivent pas modifier la morphologie du coureur et tout élément ou dispositif non essentiel, dont la finalité ne serait pas exclusivement celle d'un élément de protection, est interdit. Cette disposition s'applique également en lien avec toute matière ou substance appliquée sur la peau ou les vêtements et qui ne serait pas un vêtement en soi. La modification de l'état de surface des équipements vestimentaires est autorisée mais ne peut être générée autrement que par le maillage, tissage ou l'assemblage des tissus. La modification de l'état de surface (le grain) doit être limitée à une différence de hauteur de 1mm au maximum.



La mesure doit être faite sans pression ni traction exercée sur l'équipement. Tout équipement vestimentaire doit garder la texture d'origine du textile et ne peut être adapté en vue d'y intégrer des contraintes de forme. Par conséquent, lorsqu'un équipement vestimentaire n'est pas porté, celui-ci ne peut en aucun cas contenir des éléments autoportants ou parties rigides.

Lors des épreuves sur route et de VTT, des vêtements ou survêtements peuvent être considérés comme des éléments vestimentaires essentiels et justifiés dans la mesure où les conditions atmosphériques le justifient pour la sécurité ou la santé du coureur. L'appréciation de la justification de vêtements ou survêtements complémentaires appartient exclusivement aux commissaires.

Le port des gants de sécurité est obligatoire sur piste (décision du bureau exécutif du 24/11/2016).

Les équipements (casques, chaussures, maillots, cuissards, gants etc.) portés par le coureur ne peuvent pas être détournés de leurs usages vestimentaires ou sécuritaires par l'ajout de systèmes mécaniques ou électroniques qui n'auraient pas été approuvés comme nouveautés techniques selon l'article 10.1.004 « Nouveautés techniques ».

Les chaussettes et les couvre-chaussures utilisés en compétition ne doivent pas dépasser la hauteur définie par la moitié de la distance entre le milieu de la malléole externe et le milieu de la tête du péroné.



Nouveauté 2023 (Piste exclusivement) :

POSITIONNEMENT DU TRANSPONDEUR REGLEMENTE SUR LA PISTE

Le transpondeur électronique doit être placée entièrement sur la surface de la lame de fourche gauche. Le transpondeur électronique ne doit pas être placée partiellement ou complètement en dehors de la surface de la fourche. Une tolérance de 5 mm autour du périmètre du transpondeur électronique devrait s'appliquer.

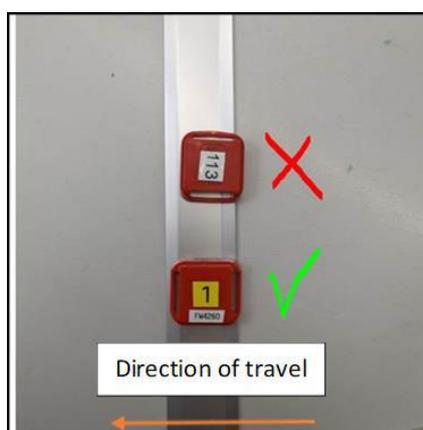
Le transpondeur électronique doit être placée sur le côté extérieur de la lame de fourche.

Le transpondeur électronique ne peut pas être couverte et/ou blindée. Toutefois, Le transpondeur électronique peut être intégrée dans la structure de la fourche sur une distance égale à l'épaisseur de la puce de synchronisation.

La fixation de la puce de synchronisation par la « chaussette » en caoutchouc/latex est autorisée dans des conditions où elle ne constitue pas une excrescence ou agrandit la forme générale du transpondeur électronique.

Le transpondeur électronique doit être placée très près de l'essieu avant à une distance maximale de 2 longueurs Le transpondeur électronique.

Le transpondeur électronique ne doit pas être orientée à 90° par rapport à la position d'origine (voir ci-dessous).



§ 2 Équipement vestimentaire

10.3.41 Les dispositions concernant l'équipement vestimentaire des équipes enregistrées auprès de l'UCI sont gérées par le règlement de l'UCI en vigueur.

Généralités

10.3.42 Les coureurs d'un même club doivent porter un équipement vestimentaire **au design** uniforme. **Les dominantes de couleurs peuvent être différentes entre les CATEGORIES d'une même structure.** Sauf disposition particulière, aucun **compétiteur** ne sera admis à courir sous les couleurs d'une autre association ou société que le club figurant sur sa licence.

10.3.43 Les inscriptions publicitaires et leur disposition doivent être les mêmes pour tous les coureurs de l'équipe dans la même épreuve.

Toutefois, un sponsor économique personnel pourra prendre place sur le maillot dans un espace pré-défini par discipline sous couvert d'une validation du club concerné. Cette dernière disposition concerne la catégorie Elite pour l'ensemble des disciplines, à l'exception du BMX Racing qui inclut les catégories Elite, le niveau "Championnat" et les pilotes nationaux*. D'autres spécificités peuvent intervenir au sein des titres réglementaires des disciplines concernées.

Cette disposition est soumise à l'approbation expresse des présidents des clubs concernés auprès des licenciés car en aucun cas la FFC ou le corps arbitral ne doivent se substituer au pouvoir des présidents de clubs et des règlements intérieurs adoptés par ailleurs.

**Cas des pilotes dits nationaux en BMX Race : précisions au sein du Titre VI*

Si pour une raison exceptionnelle, les coureurs d'un même club ou d'une même équipe ne portent pas des maillots **au design (cf. article 10.3.42) identique**, ce club ou cette équipe ne peut prendre part à aucun classement par équipes.

Le maillot porté durant les épreuves et celui porté sur les podiums protocolaires doivent être strictement identiques.

10.3.44 Lors des épreuves sur piste, le maillot de l'équipe peut être remplacé, de commun accord entre l'organisateur de l'épreuve et l'équipe, par un maillot sans aucune publicité, même pas la dénomination de l'équipe.

10.3.45 Dans les épreuves de six-jours, l'organisateur peut imposer des maillots avec la publicité de son choix, tout en offrant au sponsor du coureur la possibilité d'y figurer dans un rectangle d'une hauteur maximum de 6cm.

Inscriptions publicitaires

10.3.46 Les clubs peuvent faire figurer sur leur équipement vestimentaire comme inscription publicitaire les noms ou marques de sponsors commerciaux.

La disposition, le nombre de ces inscriptions est libre.

Les comités régionaux et départementaux peuvent faire figurer sur leur équipement vestimentaire une publicité sur laquelle peuvent être mentionnés le nom, la firme, ou la marque du ou des partenaires, tout en laissant libre un emplacement pour la publicité du club du coureur.

Tous les coureurs d'une même sélection doivent porter un design identique de l'équipement vestimentaire dans une même épreuve. Les dominantes de couleurs peuvent être différentes entre les compétitrices et compétiteurs d'une même structure lors des épreuves mixtes de genre.

§ 3 Tenue de Leader

10.3.51 L'aspect des maillots de leader des classements dans les épreuves par étapes doit être suffisamment différent de celui des équipes, ainsi que des maillots nationaux, des maillots de Champion du Monde et des maillots des leaders dans les coupes, circuits et classements UCI ou FFC.

10.3.52 Le maillot de leader du classement général individuel au temps est obligatoire.

10.3.53 La publicité sur le maillot de leader est réservée à l'organisateur de l'épreuve. Toutefois, dans la partie supérieure, sur le devant et le dos, dans un rectangle d'une hauteur de 32 cm et d'une largeur de 30 cm, les 22 cm inférieurs doivent rester à la disposition des équipes sur un fond blanc. Le segment horizontal supérieur du rectangle coïncidera avec le point le plus bas du col du maillot.

Le ou les partenaire(s) principal(aux) des équipes doit (doivent) y figurer obligatoirement de manière prépondérante par rapport à toute autre publicité.

Cette disposition s'applique également à la combinaison du leader dont la partie inférieure (cuissard) est réservée à la publicité de l'équipe à l'intérieur d'une bande latérale d'une largeur maximum de 9 cm sur chaque jambe.

Schéma de modèle de maillot de leader



10.3.54 Le porteur du maillot de leader peut harmoniser la couleur de son cuissard avec celle du maillot.

Dans les étapes contre la montre les leaders peuvent revêtir le maillot ou la combinaison aérodynamique de leur groupe sportif ou club si l'organisateur ne fournit pas un maillot ou combinaison de leader aérodynamique.

10.3.55 L'attribution d'une tenue de Leader est réservée aux organisateurs de courses par étapes, ainsi qu'aux Challenges et Coupes officiels selon les dispositions de l'article 2.6.16.

En particulier, un organisateur autre que ceux cités précédemment, ne peut imposer à un compétiteur de porter une tenue de leader, ni le pénaliser d'une manière que ce soit.

§4 Equipement FFC

10.3.56 La Fédération Française de Cyclisme présentera à l'UCI au plus tard 6 semaines avant un événement visé à l'art. 10.3.059, un spécimen de son équipement national après toute modification (couleur, design, publicité,...)

L'équipement des coureurs d'une équipe FFC doit toujours être identique au dernier spécimen déposé.

10.3.57 Les espaces publicitaires suivants sont autorisés :

- devant du maillot : 2 zones rectangulaires de 64 cm² maximum
- espace comprenant l'épaule et la manche : bande d'une hauteur maximum de 5cm
- côtés du maillot : bande latérale de 9 cm de largeur
- côtés du cuissard : bande latérale de 9 cm de largeur
- la griffe du fabricant (30cm² maximum) n'est permise qu'une seule fois sur le maillot et une fois sur chaque jambe du cuissard.

La publicité sur le maillot et le cuissard peut être différente d'un coureur à l'autre.

Le design du maillot et du cuissard peut-être différent d'une catégorie à l'autre.

De plus, le nom du coureur peut figurer sur le dos du maillot.

La publicité sur un pantalon de protection des épreuves de descente en VTT, de trial et de BMX n'est pas soumise à la restriction publicitaire du cuissard.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent par analogie aux autres vêtements portés pendant la compétition (impermeables, etc.).

10.3.58 Les espaces publicitaires sont réservés à la FFC, à l'exception des cas suivants:

a) coupe du monde de cyclo-cross

Si le coureur a un (des) sponsor(s), il lui (leur) est réservé par priorité un rectangle de 10 cm de hauteur et 30 cm de largeur sur le devant et le dos du maillot. Dans ce cas ces rectangles sont les seuls espaces autorisés sur ces parties du maillot; seulement à défaut de publicité pour un sponsor du coureur, la FFC peut disposer des deux logos de 64 cm² sur le devant du maillot.

b) championnats, challenges mondiaux et continentaux de BMX

Si le coureur a un (des) sponsor(s), il lui (leur) est réservé par priorité un rectangle de 10 cm de hauteur sur le devant. Dans ce cas ce rectangle est le seule espace autorisé sur cette partie du maillot ; seulement à défaut de publicité pour un sponsor du coureur, la fédération nationale peut disposer d'un logo de 64cm² sur le devant du maillot. Les autres espaces publicitaires du maillot (bande épaule-manche, côtés) sont réservés en priorité au (x) sponsor(s) de la fédération nation.

Chaque coureur qui aura reçu un numéro permanent UCI (comme indiqué au §10 du titre 6 du règlement UCI), doit apposer son numéro sur le maillot national conformément aux principes suivants :

- a. la couleur du numéro doit présenter un contraste élevé avec la couleur du fond;
- b. la distance entre les chiffres doit être de 1.5 cm;
- c. la hauteur minimum du numéro doit être de 20 cm;

- d. la largeur des numéros doit être de:
 - minimum 10 cm pour les nombres à un chiffre;
 - minimum 20 cm pour les nombres à deux chiffres;
 - minimum 25 cm pour les nombres à trois chiffres;
- e. il doit y avoir un espace vide autour du numéro d'un minimum de 5 cm sans publicité;
- f. comme option il peut apposer son nom de famille entre les épaules au-dessus du numéro.

10.3.59 Le port de l'équipement national est obligatoire:

- lors des Championnats du Monde
 - lors des Championnats Continentaux
 - pour les coureurs faisant partie d'une sélection FFC, y compris lors des épreuves de la Coupe du Monde sur piste et de la coupe du monde de cyclo-cross
 - lors des Jeux Olympiques, en conformité avec les règlements du CIO et des CNO.
- Les champions du monde, continentaux et nationaux doivent suivre cette règle et porter le maillot national lors des événements précités.

10.3.60 Dans les courses sur piste, en Madison, si l'un des coéquipiers n'est pas champion du monde, les deux coureurs doivent porter le maillot de la même équipe ou l'un avec le maillot du champion du monde et l'autre avec un maillot blanc. Dans une épreuve de six-jours, seuls les champions du monde de la madison porteront le maillot même s'ils ne sont pas associés. Concernant le maillot continental, si l'un des coéquipiers n'est pas champion continental, alors les deux coureurs doivent porter le maillot de la même équipe.

§5 Maillot de champion de France FFC

10.3.68 Jusqu'à la veille du championnat de France de l'année suivante, les champions de France doivent porter ce maillot dans toutes les épreuves de la discipline, de la spécialité et de la catégorie dans laquelle ils ont obtenu leur titre et dans aucune autre épreuve.

Le champion national de contre-la-montre individuel n'est pas autorisé à porter son maillot distinctif lors des épreuves de contre-la-montre par équipes.

Dans les courses sur Piste, en Madison, si l'un des coéquipiers n'est pas champion national, les deux coureurs doivent porter le maillot de la même équipe.

Dans une épreuve de six jours, seuls les champions de France de Madison porteront le maillot même s'ils ne sont pas associés.

Lorsqu'il n'est plus détenteur du titre de champion de France, un coureur détenteur du titre en Elite peut apposer sur le col et sur les bords des manches de son maillot et cuissard un liseré bleu blanc rouge selon les spécifications techniques fixées à l'article 10.3.070. Toutefois, il ne peut porter un tel maillot que dans les épreuves de la discipline, de la spécialité et de la catégorie dans laquelle il a obtenu le titre et dans aucune autre épreuve

Le maillot de champion de France doit être porté en toutes circonstances, notamment lors des compétitions, des cérémonies protocolaires, des conférences de presse, des interviews télévisées des séances de signature d'autographes, des séances photos.

A l'intérieur d'une même spécialité, un champion de France titré dans une classe d'âge (Cadet, Junior, Espoir, Master) ne pourra porter ce maillot que dans les épreuves réservées à cette même classe d'âge. Une tolérance sera accordée pour les épreuves du calendrier régional et les épreuves de promotion ou spectacle.

Concernant les catégories cadets, juniors, espoirs et masters, une tolérance est accordée à l'intérieur d'une même spécialité afin qu'un champion de France, d'Europe ou du Monde puisse être autorisé à revêtir l'un de ces maillots dans toutes les épreuves des calendriers régionaux, de promotion ou spectacle.

Suivant les mêmes dispositions que pour le maillot de champion de France, les comités régionaux pourront attribuer un maillot de champion régional.

Championnats d'Outre Mer : Le champion de France pourra porter le maillot l'année du titre

uniquement sur les épreuves se déroulant en territoire ultra-marin. La maquette déclinée pour fabrication du maillot par le club sera soumise à validation préalable de la FFC.

Le maillot de champion régional pourra être porté à l'intérieur de la même spécialité dans toutes les épreuves du calendrier régional, fédéral, de promotion ou spectacle.

10.3.69 Le maillot de champion de France remis lors de la cérémonie protocolaire ne pourra comporter aucune autre publicité que celle fixée par la FFC.

Le champion de France pourra faire figurer de la publicité sur son maillot dès le lendemain de la cérémonie protocolaire jusqu'à la veille du prochain championnat de France remettant en jeu le titre en question.

Sur ce maillot de champion de France FFC, les espaces publicitaires suivants sont autorisés :

- sur le devant et le dos du maillot, dans un rectangle de 10 cm de hauteur
- espace comprenant l'épaule et la manche : inscription d'une hauteur maximum de 5 cm, sur une seule ligne
- côtés du maillot : bande latérale de 9 cm de largeur
- la griffe du fabricant (maximum 25 cm²) n'est permise qu'une seule fois sur le maillot et une seule fois sur chaque jambe du cuissard.

Ces espaces publicitaires sont réservés aux sponsors habituels du coureur.

Le porteur du maillot de champion de France aura la possibilité d'harmoniser la couleur de son cuissard avec celle de son maillot de champion de France.

10.3.70 Les couleurs du maillot de champion national ne peuvent différer des références suivantes :

- Blanc
- Bleu : Pantone 281
- Rouge : Pantone Redu032C
-

Le dessin, y compris les couleurs et leur disposition, de chaque maillot de champion de France est la propriété exclusive de la Fédération Française de cyclisme. Aucune modification ne peut être apportée au dessin.

Les champions de France reçoivent une plaquette explicative précisant les modalités de fabrication et de port du maillot de champion de France. Ils sont tenus de respecter ces dispositions réglementaires.

Néanmoins, un léger dégradé du bleu vers le blanc et du rouge vers le blanc est autorisé.

Les manches du maillot sont de couleur bleue unie sans dégradé. Sur le col, il faut prévoir un liseré tricolore bleu blanc rouge de 3,5 cm de largeur (1 cm pour le bleu, 1 cm pour le blanc et 1,5 cm pour le rouge). Les manches se terminent par un liseré blanc et rouge d'une largeur de 2 cm (1 cm pour le blanc et 1 cm pour le rouge). La bande centrale blanche du maillot est d'une hauteur de 17,5cm.

Ces dispositions techniques ne s'appliquent pas aux maillots de champions de France Masters, Vétérans et Corporatifs

§ 6 Ordre de priorité des maillots

10.3.71 Sauf disposition contraire, pour toutes les disciplines, si plusieurs dispositions imposant le port de maillots différents s'appliquent au même coureur, l'ordre de priorité est le suivant:

1. les maillots de leader de l'épreuve par étape
2. le maillot de champion du monde
3. le maillot de leader de la coupe, du circuit, de la série ou du classement
4. le maillot de champion continental
5. le maillot de champion national
6. le maillot national

En tout état de cause, lors des Championnats du Monde, Jeux olympiques et les Jeux Paralympiques, tous les coureurs doivent porter leur maillot national.

§7 Identification des coureurs

10.3.72 Lors des épreuves du calendrier international ou national, l'identification des coureurs se fera selon les dispositions suivantes

Discipline/spécialité	Dossard	Plaque de cadre	Numéro d'épaule*	Plaque de guidon
Route				
Epreuves d'une journée	2	1		
Epreuves par étapes	2	1		
Contre-la-montre	1			
Cyclo-cross	1		2	
Piste				
Vitesse	2			
Poursuite ind.	1			
Poursuite par équipe	1			
1 km c.l.m.	1			
500 m c.l.m.	1			
Course aux points	2			
Keirin	2			
Vitesse par équipe	1			
Madison	2			
Omnium (toutes les épreuves)	2			
BMX		2 (latéraux)**		1
Mountain bike (toutes les épreuves)	1			1
Trials	1			1

Important :

- « Aucun élément vestimentaire ne peut cacher les inscriptions sur le maillot, ni le numéro d'identification, notamment pendant la compétition et pendant les cérémonies protocolaires. »
- Au cours des saisons précédentes, l'UCI a observé une tendance des coureurs/équipes à abandonner les techniques traditionnelles d'épinglage au profit des poches à numéros, c'est à dire des poches à numéros en plastique transparent ou en tissu maillé dans lesquelles le dossard est placé. Diverses parties prenantes du cyclisme (commissaires, supporters et commentateurs) ont signalé des difficultés à lire les numéros de dossard en raison de la nature non transparente des pochettes en maille.
- Afin d'apporter une cohérence dans la visibilité du numéro de dossard dans les événements sanctionnés par l'UCI, à partir du 1er janvier 2023 pour les événements en peloton, le numéro de dossard doit être placé sur la couche extérieure du vêtement. Veuillez noter que la technique utilisée pour placer le numéro de dossard n'est pas limitée aux techniques d'épinglage pour autant que ce numéro de dossard soit conforme aux articles 1.3.029 et 1.3.076. Pour les épreuves individuelles, les poches à dossard seront autorisées.

Vous trouverez ci-dessous une répartition par épreuve où l'utilisation des poches à dossard est autorisée :

Piste	Poche à dossard (autorisée Oui ou pas autorisée X)
Poursuite individuelle / Poursuite par équipe	Oui
Epreuve de masse	X
Vitesse	X
Vitesse par équipe	Oui
200 m	X
Keirin	X
Course aux points	X
Elimination	X
Scratch	X
Madison	X
Km and 500 m	Oui
Route	
CLM individuel, par équipe et relais mixte	Oui
Epreuve de masse	X
CYCLO-CROSS	X

Nota: Dans les épreuves du calendrier régional, au moins un dossard devra être fourni par l'organisateur.

* Le numéro d'épaule doit être porté sur le gros du bras, bien visible de face.

** Les plaques de cadre doivent être utilisées dans le BMX seulement si cela est requis selon ce qui est indiqué dans le guide technique de l'épreuve.

- 10.3.73 Les couleurs des dossards et numéros d'épaule pourront être de différentes couleurs selon les spécificités des disciplines et le type des épreuves. Les combinaisons possibles sont les suivantes : Chiffres noirs sur fond blanc, chiffres noirs sur fond jaune ou chiffres blancs sur fond rouge.

10.3.74 Les chiffres et supports doivent avoir les dimensions suivantes :

	Dossards	Plaque de cadre & autocollant pour casque cycliste à main	Numéro d'épaule	Plaque de guidon
Hauteur	18 cm	9 cm	9 cm	18 cm MTB 20 cm BMX 11 cm Trial
Largeur	16 cm	13 cm	7 cm	18 cm MTB 25 cm BMX 16 cm Trial
Chiffres	10 cm	6 cm	5 cm	8 cm MTB 10 cm BMX 10 cm Trial
Epaisseur du trait	1,5 cm	0,8 cm	0,8 cm	1,5 cm MTB 1,5 cm BMX 1,5 cm Trial
Publicité	Hauteur 6 cm sur la partie inférieure	Rectangle de 11x2 cm sur la partie inférieure ou supérieure	Hauteur 1.5 cm sur la partie inférieure et supérieure	MTB hauteur 4 cm sur la partie supérieure et inférieure BMX 6 cm sur la partie supérieure Trial 2,5 cm sur la partie inférieure

10.3.76 Les coureurs doivent veiller à ce que le numéro d'identification soit toujours bien visible et lisible. Le numéro d'identification doit être bien fixé et ne peut être plié ou transformé.

10.3.77 Les numéros d'identification fournis par l'organisateur doivent être utilisés par les coureurs sans aucune modification. Ils sont fournis gratuitement par l'organisateur et sont délivrés après le contrôle des licences par le collège des commissaires.

Les organisateurs du calendrier régional sont les seuls autorisés à demander une caution aux compétiteurs en échange du prêt des moyens d'identification. **Il est interdit de retenir une pièce d'identité ou la licence FFC à titre de caution** (carte d'identité, passeport, permis de conduire etc.), mais pour faciliter les opérations de remise et de reprise des transpondeurs (coût entre 80 à 100€) dans certaines épreuves la licence peut être retenue par l'organisateur.

10.3.78 Le coureur qui abandonne doit enlever immédiatement son numéro d'identification et le restituer au collège des commissaires

CHAPITRE 4 LIMITATION DE DEVELOPPEMENT

Rappel: pour les catégories de la jeunesse, il existe des limitations de développement mise en place par les commissions de chaque discipline et validé par le conseil Fédéral de la FFC, le tableau ci-dessous reprend l'essentiel de ces informations.

TABLEAU DES DEVELOPPEMENTS MAXIMUM AUTORISES EN FONCTION DES CATEGORIES D'AGE

Ecole de cyclisme							
Catégorie	Route	Cyclo-cross	Vitesse	Adresse	Piste	VTT	BMX
Baby vélo	5,60 m	Libre	5,6 m	5,60 m	5,60 m	Libre	Libre
U7-U9	5,60 m	Libre	5,6 m	5,60 m	5,60 m	Libre	Libre
U11	5,60 m	Libre	5,6 m	5,60 m	5,60 m	Libre	Libre
U13	6,40 m	Libre	5,6 m	5,60 m	5,60 m	Libre	Libre
U15 filles	Libre	Libre	Libre	Libre	6,71 m	Libre	Libre
U15 garçons	7,01 m	Libre	7,01 m	7,01 m	6,71 m	Libre	Libre

	Route	Piste	Cyclo-cross
U15 Hommes	7,01 m	6,71 m	Libre
U15-U17 Femmes	7,01 m (1) Libre	6,71 m 7,93m	Libre
U17 Hommes	7,62 m (2) Libre	6,71 m 7,93m	Libre
U17 Femmes	7,62 m (2) Libre	6,71 m 7,93m	Libre
U19*	Libre	Libre	Libre

Le Conseil Fédéral des 11 et 12 juin 2021 a validé la suppression des développements/braquets pour les catégories U17 garçons et U15-U17 féminines pour la Route.

Le Conseil Fédéral des 16 et 17 juin 2023 a validé la modification des développements/braquets pour les U17 filles et garçons à 7,93m pour la Piste.

U19 : pour les épreuves Internationales (Règlement de l'UCI), les braquets sont libres depuis la saison 2023*

(1) Si cadettes et Femmes minimales avec =7,01 m pour tous

(2) Si cadettes et Femmes de + de 17 ans avec = 7,62 m pour tous