



## Para VTT – FFH

# PARA VELO TOUT TERRAIN

### Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Para VTT – FFH.....                          | 1  |
| PARA VELO TOUT TERRAIN .....                 | 1  |
| CHAPITRE 1 - RÈGLES GÉNÉRALES.....           | 3  |
| 1. Types d'épreuves .....                    | 3  |
| 2. Catégories .....                          | 2  |
| 2.1 Classification.....                      | 2  |
| 2.2 Matériel et sexe .....                   | 4  |
| 2.3 Viabilité des épreuves .....             | 4  |
| 3. Calendrier .....                          | 4  |
| 4 Délégué Technique .....                    | 5  |
| 5 Signaleurs.....                            | 5  |
| 5.1 Caractéristiques .....                   | 6  |
| 5.2 Missions et organisation.....            | 6  |
| 6 Déroulement d'une épreuve .....            | 6  |
| 6.1 Sécurité.....                            | 6  |
| 6.2 Vérification des licences .....          | 7  |
| 6.3 Liste des participants .....             | 7  |
| 6.4 Le départ.....                           | 7  |
| 6.5 Comportement des coureurs.....           | 8  |
| 7 Equipement .....                           | 8  |
| 7.1 Caractéristiques .....                   | 8  |
| 8 Installations .....                        | 9  |
| 9 Parcours .....                             | 9  |
| CHAPITRE 2 - EPREUVES DE CROSS-COUNTRY ..... | 10 |
| 1 Caractéristiques des épreuves.....         | 10 |
| Cross-country .....                          | 10 |
| 1.2 Cross-country marathon - XCM.....        | 10 |
| 2 Parcours .....                             | 10 |
| § 3. Balisage du parcours .....              | 11 |

|  |    |
|--|----|
| 4 Zones de départ et arrivée .....                           | 12 |
| 5 Ravitaillement .....                                       | 13 |
| 6 Assistance technique .....                                 | 13 |
| 7 Sécurité.....  | 14 |
| 7.1 Signaleurs .....   | 14 |
| 7.2 Premiers secours (exigences minimales) .....             | 14 |
| 8 Déroulement d'une épreuve .....                            | 16 |
| 8.1 Grille de départ .....                                   | 16 |
| 8.2 Classement .....   | 16 |
| CHAPITRE 3 - EPREUVES DE DESCENTE .....                      | 16 |
| 1 Organisation de la compétition .....                       | 16 |
| 2 Parcours .....   | 16 |
| 2.1 Tracé.....   | 16 |
| 2.2 Organisation et balisage.....                            | 17 |
| 3 Equipement vestimentaire et accessoires de protection..... | 18 |
| 3.1 Maillot.....   | 18 |
| 3.2 Pantalon.....  | 18 |
| 3.3 Protections individuelles.....                           | 18 |
| 4 Signaleurs.....  | 18 |
| 5 Premiers secours (exigences minimales) .....               | 19 |
| 6 Entraînements .....  | 20 |
| 7 Transport .....  | 21 |
| CHAPITRE 4 - EPREUVES D'ENDURO .....                         | 21 |
| 1 Caractéristiques des épreuves.....                         | 21 |
| 2 Organisation de la compétition .....                       | 21 |
| 2.1 Balisage Parcours.....                                   | 22 |
| 2.2 Assistance Technique .....                               | 22 |
| 2.3 Equipements .....  | 22 |
| 2.4 Equipements de protection .....                          | 18 |
| 3 Premiers secours (exigences minimales) .....               | 24 |
| 4 Pénalités .....  | 25 |
| 5 Adaptation pour les jeunes .....                           | 20 |

# CHAPITRE 1 - RÈGLES GÉNÉRALES

## 1 Préambule

### 1.1 Règlement des Épreuves et Manifestations Sportives pour les Personnes en Situation de Handicap (PSH)

Ce règlement s'applique à toute épreuve, compétition ou manifestation sportive accueillant des personnes en situation de handicap (PSH), qu'il s'agisse de rencontres mixtes ou exclusivement dédiées aux PSH. Il concerne tout événement se déroulant, en tout ou partie, sur une voie ouverte à la circulation publique, qu'il soit chronométré ou non, avec ou sans classement, basé sur la vitesse maximale ou une moyenne imposée sur une portion du parcours. Ces manifestations peuvent se tenir sur différents types de tracés : en boucle, en circuit, de ville à ville ou par étapes.

### 1.2 Sécurité et Responsabilité des Organisateur

Tout organisateur d'un événement de paracyclisme sur la voie publique doit accorder une priorité absolue à la sécurité des participants, des spectateurs, des usagers de la route et de l'environnement. Il lui incombe de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir cette sécurité.

De plus, l'organisateur doit veiller au respect des conditions spécifiques permettant aux PSH de pratiquer en toute sécurité avec l'ensemble des équipements homologués à ce jour. La liste des équipements autorisés est disponible auprès de l'Union Cycliste Internationale (UCI).

L'organisation d'une compétition de cyclisme handisport exige une préparation rigoureuse. Chaque détail du parcours et des aménagements techniques, du départ à l'arrivée, doit être minutieusement étudié et validé afin d'assurer le bon déroulement de l'événement.

### 1.3 Rôle de la Fédération Française Handisport

En tant que fédération délégataire pour le paracyclisme des PSH à déficience motrice ou sensorielle, la Fédération Française Handisport (FFH) est la seule habilitée à organiser des épreuves attribuant le titre de "Champion de France".

### 1.4 Respect des Règles Techniques et de Sécurité

Les manifestations visées par ce règlement doivent se conformer aux règles techniques et de sécurité énoncées ci-après, sans possibilité d'adaptation sur le fondement de l'article L.131-7 du Code du sport.

Enfin, il est rappelé que toute adaptation des règles de participation à un événement ne doit en aucun cas compromettre la sécurité des pratiquants.

## 2 Epreuves

### 2.1 Types d'épreuves

La discipline du Para Vélo Tout Terrain comporte les spécialités suivantes :

- Epreuves de cross-country

- Epreuves de descente
- Epreuves d'enduro

## 2.2 Catégories

Les coureurs sont répartis en catégories selon le matériel utilisé. Des coureurs valides peuvent participer s'ils utilisent la même catégorie d'équipement, ils n'apparaissent pas dans le classement.

- Le fauteuil tout terrain de descente (FTT DH)
- Le fauteuil tout terrain motorisé (FTT M)
- Le hand-bike tout terrain (AMTB)
- Le hand-bike tout terrain à assistance électrique (e-AMTB)
- Le vélo tout terrain
- Le tandem tout terrain

Les épreuves de descente (FTT DH) et motorisé (FTT M) sont accessibles uniquement aux pilotes justifiant d'un niveau 3 du référentiel FTT de la fédération délégataire et âgés de plus de 16 ans.

## 2.3 Viabilité des épreuves

Dans les épreuves l'organisateur pourra, après consultation avec la FFH panacher les catégories dans la mesure où cela est nécessaire pour garantir la viabilité de l'épreuve.

## 3. Démarches administratives

### 3.1 Déclaration

Toute épreuve cycliste accueillant des personnes en situation de handicap (PSH), qu'elle leur soit exclusivement réservée ou ouverte à d'autres participants, doit faire l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité administrative compétente, en fonction du parcours (Préfecture ou Mairie), et ce, quel que soit le nombre de participants, dès qu'une voie ou un espace ouvert à la circulation publique est utilisé.

Le dépôt de la déclaration d'organisation doit respecter les délais suivants :

- Deux mois avant la date de l'événement si l'épreuve se déroule sur un seul département.
- Trois mois avant la date de l'événement si l'épreuve traverse plusieurs départements.

Cette obligation est imposée par l'article 331-10 du Code du Sport.

### 3.2 Avis fédéral

Les organisateurs doivent demander un avis fédéral conformément à l'article R 331-9-1 du code du sport en cas d'épreuve soumise à déclaration. Les épreuves inscrites au calendrier fédéral sont réputées avoir reçu un avis favorable

## 4 Délégué Technique

Un délégué technique doit être nommé par l'organisateur.

Sans préjudice de la responsabilité de l'organisateur, le délégué technique contrôle la préparation des aspects techniques d'une épreuve et assure, à ce sujet, la liaison avec les RTS.

Si une épreuve se déroule sur un nouveau site, le délégué technique doit procéder à une inspection effectuée bien à l'avance (parcours, kilométrage, détermination de l'emplacement des zones d'assistance technique, installations, sécurité, horaires des épreuves, ...). Il doit rencontrer l'organisateur et établir, sans délai, un rapport à l'intention de l'entité fédérale par laquelle il a été désigné.

Le délégué technique doit être présent sur le site avant la première séance d'entraînement officielle et doit procéder à une inspection des lieux et du parcours en collaboration avec l'organisateur et le président du collège des arbitres. Il coordonne la préparation technique de l'épreuve et veillera à ce que les recommandations formulées dans le rapport d'inspection soient mises en œuvre. Il appartient au délégué technique de déterminer la version finale du parcours et de le modifier le cas échéant. Le délégué technique assiste aux réunions des responsables d'équipe.

## 5 Signalisation et protection du parcours

### 5.1 Signalisation

La signalisation du parcours doit être efficace et parfaitement lisible pour tous les participants, en prenant en compte la diversité des handicaps. La signalisation doit indiquer la direction à suivre sans ambiguïté, afin d'éviter toute hésitation des concurrents et suiveurs. Une attention particulière sera portée aux :

- Personnes sourdes ou malentendantes : privilégier des supports visuels clairs et visibles.
- Personnes en handbike : adapter la hauteur de la signalisation à un maximum de 1,50m, pour une meilleure accessibilité.

Le fléchage et le marquage (au sol ou aérien) seront réalisés dans le respect des réglementations :

Peinture blanche interdite, conformément à l'instruction interministérielle du 30 octobre 1973 (chapitre VI, article 118-7).

Les marquages devront être teintés et disparaître naturellement ou être effacés par les organisateurs dans les 24 heures suivant l'épreuve.

### 5.2 Protection

Pour garantir la priorité de la course aux passages sensibles, des moyens humains seront déployés, et, si nécessaire, des moyens matériels seront installés, tels que des barrières de type K2, Vauban ou équivalentes.

Les détails concernant les signaleurs sont précisés au paragraphe 6 du présent document.

### 5.3 Les points de croisement de route

L'organisateur doit déployer des moyens humains à chaque croisement, y compris sur les chemins privés.

## 5.4 Signaleurs

### 5.4.1 Caractéristiques

L'organisateur de l'épreuve doit engager un nombre suffisant de signaleurs afin d'assurer la sécurité des coureurs et des spectateurs pendant les compétitions et les entraînements officiels. Il doit établir une carte détaillée de leur emplacement sur son épreuve.

L'âge minimal des signaleurs est de 18 ans.

Les signaleurs devront être aisément identifiables par un insigne ou par un uniforme distinctif.

### 5.4.2 Missions et organisation

Les signaleurs doivent tous être équipés d'un sifflet et ceux situés aux endroits stratégiques (à être définis par le délégué technique ou, en son absence, par le président du collège des arbitres) d'un poste de radio. S'ils disposent d'un poste de radio, ils doivent être répartis de façon à assurer une liaison radio suffisante tout au long du parcours.

Les signaleurs doivent être clairement informés sur leur rôle et doivent recevoir des cartes du parcours comportant des points de repères précis qui permettront de localiser aisément les accidents éventuels.

L'organisateur doit désigner un coordinateur des signaleurs. Le président du collège des arbitres et, le cas échéant, le délégué technique se réuniront avant l'épreuve avec le coordinateur des signaleurs afin d'optimiser la procédure de transmission des instructions aux signaleurs (plan d'intervention, équipement, sifflets, drapeaux, radios, etc.).

Ce briefing des signaleurs doit être organisé le matin de chaque journée et un débriefing des signaleurs doit être organisé à la fin de chaque journée.

## 6 Déroutement d'une épreuve

### 6.1 Sécurité

Le parcours ne peut être emprunté que par les coureurs pendant les épreuves et les périodes d'entraînement officiel. Toute autre personne doit être tenue à l'écart du parcours.

Annulation : En cas de conditions atmosphériques difficiles, le président du collège des arbitres peut décider d'annuler l'épreuve après consultation avec l'organisateur et, le cas échéant, le délégué technique.

Avant le début des périodes d'entraînement officiel, le délégué technique doit vérifier que le parcours est balisé de façon suffisante et sécuritaire. Un rapport de cette vérification est remis au président du collège des arbitres ainsi qu'à l'organisateur. En l'absence de délégué technique, la vérification et le rapport sont effectués par le président du collège des arbitres.

L'organisateur de l'épreuve doit fournir au collège des arbitres les moyens de communication que ces derniers jugent nécessaires afin qu'ils puissent officier dans de bonnes conditions (postes de radio).

### 6.2 Assurance et engagement des compétiteurs

#### 6.2.1 Responsabilité de l'organisateur

Chaque organisateur doit souscrire une assurance "responsabilité civile" couvrant les risques encourus par les participants et l'ensemble des personnes impliquées dans l'événement. Il doit préciser la nature des engins utilisés et les publics accueillis lors de cette démarche.

L'organisateur doit également veiller au respect du Code du Sport en matière d'autorisation médicale.

### 6.2.2 Engagement des compétiteurs

Tout compétiteur doit être régulièrement engagé, c'est-à-dire :

- Titulaire d'une licence en cours de validité, délivrée par sa fédération sportive.
- Cette licence implique que :
  - Le compétiteur a passé un examen médical attestant l'absence de contre-indication à la pratique du cyclisme de compétition, conformément aux réglementations en vigueur.
  - Il a pris connaissance des garanties contractuelles et optionnelles offertes par l'assurance souscrite avec sa licence.
  - Il répond aux critères de classification définis par la FFH.

Cas des compétiteurs PSH non licenciés :

Si les règlements de la fédération organisatrice le permettent, un compétiteur PSH non licencié peut participer sous certaines conditions :

- Présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du cyclisme de compétition, datant de moins d'un an (ou une photocopie certifiée conforme par l'intéressé), conformément au décret n° 87-473 du 1<sup>er</sup> juillet 1987.
- Être couvert par une assurance individuelle.

L'organisateur a l'obligation de proposer une assurance individuelle aux compétiteurs non licenciés.

## 6.3 Vérification des licences

La vérification des licences et les formalités d'enregistrement sont effectuées dans un bureau installé sur le lieu de l'épreuve, appelé « permanence ». L'entraînement officiel n'est autorisé qu'après la vérification des licences, l'accomplissement des formalités d'enregistrement et la distribution des plaques de guidon.

## 6.4 Liste des participants

La liste définitive des participants doit être établie avant le début de la course. En plus du nom des coureurs, elle doit mentionner de manière précise la nationalité, l'équipe ou le club, le numéro de licence la catégorie, le type de course, la distance (ou le nombre de tours prévisionnel) et l'heure de départ.

Le nombre de participants n'est pas limité.

## 6.5 Le départ

Dans les épreuves à départ groupé, l'appel des coureurs doit commencer au plus tôt 20 minutes avant l'heure prévue pour le départ de la course. Cette période peut être réduite suivant le nombre de participants. Les coureurs s'alignent dans l'ordre où ils sont appelés sur la ligne de départ. Le nombre de coureurs sur chaque ligne est décidé par le président du collège des arbitres et contrôlé par un arbitre. Le coureur lui-même décide de son emplacement sur la ligne.

A partir du moment où les coureurs sont alignés, l'échauffement (au moyen de rouleaux, turbo-trainers, etc.) est interdit tant à l'intérieur qu'en dehors de la zone de départ.

Le départ est donné par l'arbitre selon la procédure suivante : avertissements à 3, 2, 1 minutes et à 30 secondes du départ, puis annonce finale que le départ sera donné dans les prochaines 15 secondes. Aucun décompte n'est effectué entre 15 et 0.

En cas de parcours commun, les départs sont échelonnés. Les catégories les plus rapides partent en premier afin de limiter la mixité des engins. La mixité de pratique avec des cyclistes valides est traitée spécifiquement dans chaque type d'épreuve.

Le départ est donné à l'aide d'un revolver ou de feux de départ, à défaut, par un coup de sifflet.

## 6.6 Comportement des coureurs

Les coureurs doivent faire preuve d'esprit sportif en toutes circonstances et laisser passer les coureurs plus rapides sans chercher à faire de l'obstruction.

Si, pour une raison quelconque, un coureur est amené à quitter le parcours, il doit le réintégrer entre les deux mêmes marqueurs d'où il en est sorti. Si un coureur n'arrive pas à réintégrer le parcours comme stipulé ci-avant, le collège des arbitres peut disqualifier le coureur.

Les coureurs doivent respecter la nature et veiller à ne pas polluer le site du parcours. Si un comportement irrespectueux est identifié le collège des arbitres peut disqualifier le coureur.

## 7 Equipements

L'utilisation de liaisons radio ou autres moyens de communication à distance avec les coureurs est interdite.

Lors d'épreuve, les vélos électriques (e-AMTB, FTT M) sont autorisés uniquement durant les épreuves qui leur sont consacrées.

Il est interdit d'utiliser des pneus équipés de pointes ou de vis en métal

### 7.1 Caractéristiques principales

Les équipements utilisés par les cyclistes doivent répondre aux conditions ci-dessous.

Un organisateur doit refuser le départ à un cycliste s'il estime que son équipement n'est pas conforme et/ou qu'il est susceptible d'occasionner des blessures au pilote ou à un tiers.

#### 7.1.1 Fauteuil tout terrain de descente

L'équipement est constitué d'un poste de pilotage et de 3 ou 4 roues.

Il comporte un système de freinage efficace sur les deux trains, avant et arrière

Le pilote doit se sangler afin d'être solidaire de son équipement.

Il est gravitaire, ce qui signifie qu'il ne peut pas disposer de système de propulsion qu'il soit manuel ou électrique.

#### 7.1.2 Fauteuil tout terrain électrique

L'équipement est constitué d'un poste de pilotage et de 3 ou 4 roues.

Il comporte un système de freinage efficace sur les deux trains, avant et arrière

Le pilote doit se sangler afin d'être solidaire de son équipement.

Il est propulsé de manière électrique. La motorisation doit se couper à une vitesse maximale de 25km/h

#### *7.1.3 Hand-bike tout terrain*

L'équipement est constitué d'un poste de pilotage et de 3 ou 4 roues.

Il comporte un système de freinage efficace sur les deux trains, avant et arrière

Le pilote doit se sangler afin d'être solidaire de son équipement.

Il est propulsé par l'intermédiaire d'un maindalier mécanique.

#### *7.1.4 Hand-Bike tout terrain à assistance électrique*

L'équipement est constitué d'un poste de pilotage et de 3 ou 4 roues.

Il comporte un système de freinage efficace sur les deux trains, avant et arrière

Le pilote doit se sangler afin d'être solidaire de son équipement.

Il est propulsé par l'intermédiaire d'un maindalier mécanique. Il bénéficie en outre d'une assistance électrique au pédalage. L'assistance se coupe au-delà de 25km/h

L'assistance se fait au pédalage uniquement, bien qu'il soit autorisé d'avoir une assistance au démarrage mais ne devant pas excéder 6km/h sans avoir recours au pédalage.

Le moteur a une puissance nominale continue maximale de 250 watts

#### *7.1.5 Vélo tout terrain et tandem*

Les vélos utilisés lors des compétitions doivent être conformes à une norme officielle vélo tout terrain.

Les guidons traditionnels de route sont interdits en courses VTT.

Les extensions à clipser ou les embouts de guidon intérieurs sont interdits, mais les embouts de guidon traditionnels (cornes) sont permis.

Les VTT AE, doivent être conformes à la réglementation UCI les concernant

#### *7.2 Caméra*

Les caméras sont interdites en course. Selon le cas, et sous certaines conditions elles pourront être acceptées lors des reconnaissances. Dans ce cas, les coureurs sont responsables de la fixation des caméras sur le vélo ou sur la visière du casque pour éviter tout danger.

## 8 Installations

Si des arches gonflables traversent le circuit elles doivent être maintenues par une structure fixe.

L'organisateur doit mettre à disposition une zone de lavage pour les vélos.

## 9 Parcours

Aucun obstacle susceptible de provoquer une chute ou une collision ne doit se situer dans les zones de départ et d'arrivée.

# CHAPITRE 2 - EPREUVES DE CROSS-COUNTRY

## 1 Caractéristiques des épreuves

### 1.1 Cross-country

La durée d'une épreuve de cross-country, pour les premiers doit s'inscrire le plus possible dans la fourchette suivante (en heures et minutes) :

Temps minimum 1h20 - Temps maximum 1h40

Lors de conditions météorologiques très défavorables, le président du collège des arbitres visera un temps de course se rapprochant le plus possible du temps minimum.

Des obstacles naturels et/ou artificiels ne seront autorisés que si leur présence a été approuvée par le délégué technique ou, à défaut, le président du collège des arbitres.

Le départ doit être donné en groupe divisé en catégories (AMTB, e-AMTB, VTT, TandemTT, FTT M) avec un écart suffisant entre les deux départs pour qu'aucune épreuve n'interfère avec l'autre.

Les coureurs suivants peuvent prendre un même départ :

- VTT, Tandem TT et AMTB
- e-AMTB et FTT M avec des coureurs VTTAE valides, ou VTT valides

### 1.2 Cross-country marathon - XCM

Le parcours d'une épreuve de cross-country format marathon devra être long d'au moins 45 km et ne pas excéder 100 km.

Le parcours pourra être jalonné tous les 10 kilomètres d'un panneau signalant la distance restant à parcourir. L'épreuve peut se dérouler en un seul tour ou sur plusieurs tours avec un maximum de trois tours.

Dans le cas d'un tour unique, le parcours ne peut comprendre aucun endroit où les coureurs doivent passer deux fois. Seules la ligne de départ et la ligne d'arrivée peuvent se situer au même endroit.

Le départ doit être donné en groupe, divisé en catégories (AMTB, e-AMTB, VTT, TandemTT, FTT M) avec un écart suffisant entre les deux départs pour qu'aucune épreuve n'interfère avec l'autre.

Les coureurs suivants peuvent prendre un même départ :

- VTT, Tandem TT et AMTB
- e-AMTB et FTT M avec des coureurs VTTAE valides, ou VTT valides

## 2 Parcours

Le parcours d'une épreuve de cross-country comprend normalement une variété de terrains tels que des tronçons de routes, des pistes forestières, des champs et des chemins naturels ou recouverts de gravier et présenter des variations de dénivelé importantes.

La distance à parcourir sur routes pavées ou goudronnées ne peut pas excéder 15% du parcours total.

Le parcours doit être entièrement praticable à vélo, même en cas de conditions météorologiques difficiles. Des zones parallèles sur les parties du parcours se détériorant facilement doivent être prévues.

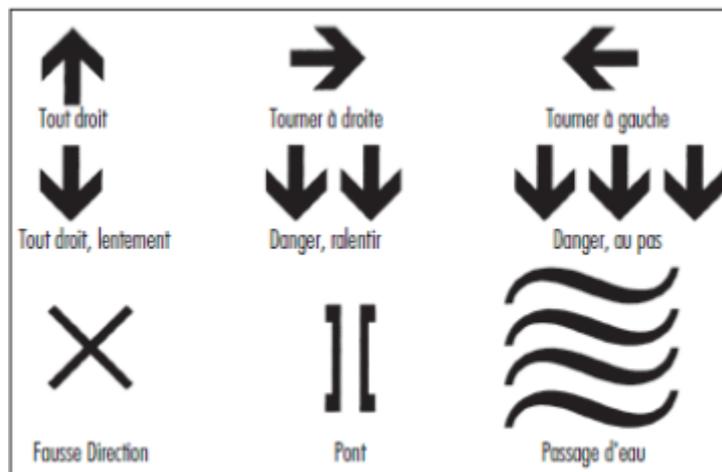
Les longues sections à voie unique (single track) doivent comporter un certain nombre de tronçons où les dépassements sont possibles.

Si le parcours utilise des voies habituellement ouvertes à la circulation publique, celles-ci devront être obligatoirement fermées à toute circulation 30 minutes avant le départ et pendant toute la durée de la course.

Le parcours devra comporter un certain nombre de passage où les spectateurs peuvent traverser le circuit. Ces derniers doivent être gardés de chaque côté.

### 3. Balisage du parcours

Le parcours complet doit être clairement balisé à l'aide du système de fléchage suivant :



Des flèches de direction (flèches noires sur panneaux blancs ou jaunes) indiquent l'itinéraire à suivre en signalant les changements de direction, les intersections et toutes les situations potentiellement dangereuses. Les dimensions minimums des flèches de direction doivent être de 40 cm par 20 cm et ne doivent pas être placées à une hauteur de plus de 1,5 m du sol.

Les flèches doivent être disposées du côté droit du parcours sauf pour les virages à droite où ces flèches doivent être placées avant le virage et dans celui-ci, à gauche du parcours.

Une flèche est placée 10 m avant chaque intersection, à l'intersection et 10 m après l'intersection pour confirmer la bonne direction à suivre. Le signe «X» servant à annoncer une mauvaise direction doit être positionné bien en vue.

Dans une situation potentiellement dangereuse, une ou plusieurs flèches inversées (dirigées vers le bas) doivent être placées de 10 à 20 mètres avant l'obstacle ou la situation potentiellement dangereuse, ainsi qu'au niveau de cet obstacle ou de cette situation.

Un danger plus important doit être signalé par deux flèches inversées.

Un danger majeur incitant à la prudence doit être annoncé par trois flèches inversées.

Des répliques des signes suivants doivent être utilisées :

Les zones d'un parcours de cross-country comportant des descentes raides et/ou potentiellement dangereuses doivent être balisées et protégées avec des balises de parcours sûres et visibles qui ne présentent aucun risque pour la sécurité des coureurs.

Dans les sections très rapides du parcours, où la trajectoire des coureurs est proche du bord du parcours, des lignes B doivent être mises en place conformément au diagramme :



Les zones du parcours comportant des obstacles tels que des murs, des souches ou des troncs d'arbres doivent être protégées par des rembourrages. Ces mesures de protection ne doivent pas limiter l'aptitude à effectuer le parcours sur le vélo.

Des filets de protection conformes aux normes de sécurité doivent être tendus près des zones à risques comme, par exemple, au bord des précipices. Les filets ou les clôtures de protections utilisées ne doivent pas avoir des ouvertures dépassant les 5 cm x 5 cm, à moins qu'ils ne soient couverts.

Les ponts ou les rampes en bois doivent être recouverts d'une matière antidérapante (tapis, grillage ou peinture antiglisse spéciale).

Dans la mesure du possible, les racines, les souches, les rochers apparents, etc. seront recouverts d'une peinture fluorescente et biodégradable.

## 4 Zones de départ et arrivée

Les banderoles de départ et/ou d'arrivée sont placées immédiatement au-dessus des lignes de départ et d'arrivée à une hauteur minimum de 2,5 mètres du sol.

La zone de départ d'une épreuve de cross-country (épreuves départ en groupe) doit :

- Avoir une largeur d'au moins 6 mètres sur une distance minimum de 50 mètres avant la ligne de départ ;
- Avoir une largeur d'au moins 6 mètres sur une distance minimum de 100 mètres après la ligne de départ ;
- Être aménagée dans un secteur plat ou en montée ;
- Être accessible sans obstacle avec les équipements depuis la zone d'échauffement.

Le premier rétrécissement après le départ doit permettre un passage facile de l'ensemble des coureurs.

La zone d'arrivée d'une épreuve de cross-country (épreuves départ en groupe) doit :

- Avoir une largeur d'au moins 4 mètres sur une distance minimum de 50 mètres avant la ligne d'arrivée ;
- Avoir une largeur d'au moins 4 mètres sur une distance minimum de 20 mètres après la ligne d'arrivée ;
- Être aménagée dans un secteur plat ou en montée ;

- Doit permettre de sortir du circuit et de rejoindre une zone accessible PMR avec les équipements de course.

Des barrières doivent être placées des deux côtés du parcours sur un minimum de 100 mètres avant et 50 mètres après la ligne de départ et aussi la ligne d'arrivée si celle-ci n'est pas au même endroit.

Une signalisation claire et précise doit être placée au début du dernier kilomètre de course.

## 5 Ravitaillement

Le ravitaillement n'est autorisé que dans les zones désignées à cette fin et qui sont également utilisées comme zone ravitaillement/assistance technique. Dans des situations exceptionnelles, le président du collège des arbitres pourra avant le début de l'épreuve autoriser le ravitaillement sur l'ensemble du parcours.

L'organisateur doit mettre en place des zones ravitaillement/assistance technique.

Chaque zone ravitaillement/assistance technique doit être située dans un secteur plat ou en montée dans un endroit assez large où la vitesse est suffisamment faible. Les zones doivent être suffisamment longues et judicieusement réparties sur le parcours. Des zones ravitaillement/assistance technique doubles sont recommandées.

Pour les épreuves de cross-country au moins 1 zone simple doit être installée. Pour les épreuves de cross-country format marathon, 3 zones au minimum sont installées. Les organisateurs doivent anticiper les besoins d'accès du personnel des équipes pendant les épreuves de cross-country marathon.

Le délégué technique ou, à défaut, le président du collège des arbitres, en collaboration avec l'organisateur, détermine la répartition et la disposition des ravitaillement/assistance technique.

Les zones ravitaillement/assistance technique doivent être suffisamment larges et étendues pour permettre le libre passage des coureurs qui ne s'y arrêtent pas.

Les zones ravitaillement/assistance technique doivent être clairement délimitées, si possible par des panneaux « début de zone » et « fin de zone ».

Les bidons d'eau et la nourriture doivent être donnés à la main au coureur, la personne qui ravitaille n'est pas autorisée à courir à côté de son coureur.

L'aspersion d'eau sur les coureurs ou les vélos n'est autorisée que sur décision du président du collège des arbitres avant le début de l'épreuve.

Il est interdit de revenir en contre sens de la direction de la course pour accéder à la zone ravitaillement/assistance technique, sous peine de disqualification. Un coureur ne peut revenir sur ses pas sans gêner les autres concurrents que dans la zone ravitaillement/assistance technique.

## 6 Assistance technique

L'assistance technique en course est autorisée aux conditions ci-après :

L'assistance technique autorisée en course consiste en la réparation ou le remplacement de toute pièce de l'équipement, à l'exception du cadre. Il est interdit de changer d'équipement et le coureur doit franchir la ligne d'arrivée avec la même plaque de guidon qu'il avait au départ.

L'assistance technique n'est autorisée que dans les zones prévues à cet effet.

Le matériel de remplacement et les outils pour les réparations doivent être déposés dans ces zones. Pour effectuer les réparations ou les changements d'équipement, le coureur peut bénéficier de l'aide d'une tierce personne.

En plus de l'assistance technique dans les zones prévues à cet effet, l'assistance technique est autorisée, en dehors de ces zones, seulement entre coureurs appartenant à un même club ou à une même sélection officielle.

Toute autre aide extérieure réalisée en dehors des zones d'assistance technique entraînera la disqualification du coureur.

Est considérée comme assistance extérieure, l'aspersion volontaire de liquide sur la chaîne, le dérailleur avant ou arrière ou la cassette de roue libre, si celle-ci n'est pas effectuée par le coureur lui-même.

Les coureurs peuvent transporter avec eux des outils et pièces de rechange pour autant que ceux-ci ne comportent pas de danger pour le coureur lui-même ou les autres concurrents.

## 7 Sécurité

### 7.1 Signaleurs

Dans la mesure du possible, les signaleurs doivent se placer de façon à être dans la ligne de vision directe des signaleurs les plus proches. Ils signaleront d'un coup de sifflet bref et strident l'arrivée des prochains coureurs.

Tous les signaleurs œuvrant sur des tronçons du circuit qui présentent des risques potentiels doivent être porteurs d'un drapeau jaune qui doit être agité en cas de chute pour prévenir les autres coureurs.

### 7.2 Equipement du coureur

Le port du casque rigide homologué, conforme aux normes officielles de sécurité en vigueur, est obligatoire pour tous les compétiteurs et sur toutes les épreuves.

Les caméras sont autorisées en reconnaissance, à condition d'être fixées sur la visière du casque de manière amovible. Les fixations permanentes en métal pour attacher la caméra au casque sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont autorisés.

Les caméras sont interdites en compétition, que ce soit lors des manches de qualification ou de placement ou lors des manches finales.

Les compétiteurs sont seuls responsables de la conformité aux normes en vigueur des protections individuelles qu'ils utilisent.

### 7.3 Premiers secours (exigences minimales)

La présence d'un poste de premiers secours est requise pour toute manifestation.

**Il est du devoir de l'organisateur de procéder à une analyse complète des risques propres à son épreuve, pour définir la totalité des moyens nécessaires à la sécurité, à la santé et aux secours de celle-ci, en prenant en compte au minimum les paramètres suivants :**

- Les zones à risques potentiels qui doivent être au préalable clairement identifiées et être rendues accessibles aux véhicules de secours.
- Le délai d'intervention et typologie des moyens de secours conventionnels du secteur,
- Les difficultés d'accès pour les secours,
- Les spécificités géographiques (notamment climatiques, hydrologiques...) locales ainsi qu'administratives (notamment règlements particuliers des Parcs Nationaux, zones Natura 2000, ...),
- Le profil des handicaps concernés,
- Le nombre de spectateurs.

Le dispositif de secours doit être validé avant le début des épreuves par le président du collège des arbitres. En cas de manquement grave aux règles de sécurité, celui-ci sera habilité à annuler l'épreuve. Ce dispositif contient a minima

- Un responsable des secours : Il n'est pas forcément médecin mais il doit travailler dans le secteur de l'urgence et des secours, il est chargé de :
  - La définition des moyens des secours à mettre en place en fonction des préconisations ci-dessous ;
  - La coordination des intervenants : médecins, infirmiers, secouristes, ambulances, kinés, podologues... a minima une équipe de deux secouristes qualifié PSC1 ne pouvant pas être affecté à une autre mission simultanée
  - Disposer du matériel de premier secours nécessaire
  - Disposer d'un moyen de communication constant avec l'organisation de l'épreuve.
  - D'établir les conventions avec les prestataires ;
  - D'être capable a tout instant de faire un rapport d'activité.
- Un directeur médical : Il est obligatoire dès lors qu'une des conditions ci-dessous est remplie :
  - L'impossibilité d'évacuer en ambulance à partir de la ligne d'arrivée vers une structure de soins d'urgences vitales en moins de 30 mn,
  - L'impossibilité d'évacuer en ambulance à partir de la ligne de départ vers une structure de soins d'urgences vitales en moins de 30 mn

Le directeur médical est docteur en médecine qualifié en médecine générale et/ou en médecine du sport et/ou urgentiste et/ou anesthésiste réanimateur.

Il est obligatoire de signer un contrat avec le médecin, dans le respect des règles édictées par le Conseil de l'Ordre des Médecins, ou avec une société prestataire.

Une même personne peut être directeur de course et responsable de sécurité et parcours. Le responsable des secours est nécessairement une autre personne que le directeur de course, il peut être le directeur médical.

## 8 Déroulement d'une épreuve

### 8.1 Grille de départ

Le départ se fait par catégorie, En cas de parcours commun, les départs sont échelonnés. Les catégories les plus rapides partant en premier afin de limiter la mixité des engins.

### 8.2 Classement

Les coureurs n'ayant pas terminé l'épreuve figureront sur l'état de résultats comme « DNF » (« n'a pas terminé l'épreuve »). Ils seront listés en fonction du nombre de tours qu'ils auront effectués, puis dans l'ordre de leur arrivée.

Les coureurs doublés seront classés en fonction du nombre de tours qu'ils auront effectués, puis dans l'ordre de leur arrivée.

Le président du collège des arbitres est habilité à arrêter les coureurs dont il estime que le retard par rapport à la tête de course est trop important. Les coureurs concernés seront classés selon le nombre de tours qu'ils auront effectués au moment où ils ont été arrêtés, puis dans l'ordre dans lequel ils ont été arrêtés.

## CHAPITRE 3 - EPREUVES DE DESCENTE

### 1 Organisation de la compétition

Un format de manche unique pour la finale doit être utilisé. Deux variantes sont possibles :

- Une descente de qualification appelée manche de qualification à l'issue de laquelle un nombre de coureurs prédéterminé par le règlement particulier de l'épreuve peut accéder à une demi-finale ou à la finale. A l'issue de la finale, le coureur le plus rapide est proclamé vainqueur ;
- Une manche de placement déterminant l'ordre des départs d'une seule descente au terme de laquelle le coureur le plus rapide est proclamé vainqueur.

Un système basé sur deux manches, dont la moyenne des temps, ou le temps combiné, détermine le résultat, n'est pas autorisé.

### 2 Parcours

#### 2.1 Tracé

Le parcours d'une descente doit présenter un profil descendant. Les éventuelles remontées doivent être franchissable avec le seul élan prenable par le pilote.

Le parcours doit être composé de secteurs différents : pistes étroites, chemins forestiers, pistes champêtres, pistes en forêt et pistes rocailleuses. Il présente, d'autre part, généralement une variation de tronçons techniques et rapides.

Si le parcours utilise des voies habituellement ouvertes à la circulation publique, celles-ci devront être obligatoirement fermées à toute circulation 30 minutes avant le départ et pendant toute la durée de la course.

Plutôt que sur la force physique des coureurs ou leur vitesse maximale, l'accent doit être porté sur leur habileté technique.

Le parcours est tracé de manière à limiter au maximum le renversement. Les virages à plat ou déversant vers l'extérieur du virage sont proscrits.

Les obstacles proposés ne peuvent pas être à réussite de franchissement obligatoire.

La longueur du parcours et la durée de l'épreuve sont fixées comme suit :

- Minimum/Maximum
- Longueur du parcours 1,500 km/3,500 km
- Temps de course 1 minute/5 minutes

Une épreuve se déroulant sur un temps de course inférieur au minimum ou supérieur au maximum stipulé ci-dessus ne pourra être organisée que sur dérogation préalable des instances fédérales concernées.

## 2.2 Organisation et balisage

L'ensemble du parcours de descente doit être balisé et protégé avec des balises de parcours sûres et visibles qui ne présentent aucun risque pour la sécurité des pilotes.

Dans les tronçons très rapides et dangereux, où la trajectoire des coureurs est proche du bord du parcours, des lignes B doivent être mises en place conformément au diagramme.

**SPECTATEURS**

**ZONE B = ZONE DE SECURITE**

ZONE A = PARCOURS

**ZONE B = ZONE DE SECURITE**

**SPECTATEURS**

Les zones B doivent être nettoyées afin d'éviter tout obstacle caché et être sécurisées.

Le parcours d'une descente doit être balisé en continu par du matériel ne résistant pas au passage d'un pilote.

Il est interdit d'utiliser des bottes de paille pour délimiter le parcours.

La largeur de la zone de départ doit être au minimum de 2 mètres et au maximum de 3 mètres. Une barrière appropriée doit être mise en place, le sol doit être recouvert d'un revêtement antidérapant et la zone de départ doit être couverte.

La largeur de la zone d'arrivée doit être au minimum de 6 mètres.

Une zone de freinage d'au moins 35mètres doit être prévue après la ligne d'arrivée. Cette zone doit être libre de tout obstacle, protégée et entièrement fermée au public. La sortie des coureurs doit être prévue de façon que la vitesse soit minimale.

## 3 Equipement vestimentaire et accessoires de protection

### 3.1 Maillot

Le maillot doit être à manches longues qui doivent descendre jusqu'aux poignets du coureur. Les maillots utilisés lors des épreuves de descente doivent être conçus et vendus spécifiquement pour la pratique du BMX Racing ou du VTT de descente. Les maillots de cyclisme sur route, les combinaisons moulantes et les ensembles une-pièce comprenant à la fois le maillot et le pantalon / short ne sont pas autorisés lors des épreuves de descente.

Le maillot doit être ajusté au niveau de la taille, ou rentré dans le pantalon avant le départ, afin d'éviter toute gêne.

### 3.2 Pantalon

Les pantalons longs ou les shorts accompagné des genouillères et protège-tibias appropriés sont autorisés. Ces pantalons, ou shorts, doivent être conçus et vendus spécifiquement à des fins de protection pour la pratique du BMX Racing ou du VTT de descente. Les pantalons du genre décrit ci-dessus doivent être constitués d'une seule pièce et fabriqués dans un matériau résistant aux déchirures.

Ils doivent entièrement recouvrir les deux jambes et descendre jusque juste au-dessus de la chaussure ou de la cheville. Les shorts du genre décrit ci-dessus doivent être constitués d'une seule pièce et fabriqués dans un matériau résistant aux déchirures. Ils doivent être portés en même temps que des protections appropriées pour les jambes, couvrant l'ensemble du genou et du tibia jusque juste au-dessus de la cheville.

Ces dispositions seront adaptées par le président du collège des arbitres pour les pilotes amputés ou assimilés.

### 3.3 Protections individuelles

Le port du casque intégral monobloc avec la jugulaire attachée, des coudières, des gants complets, une protection dorsale et des genouillères sont obligatoires. Tout concurrent ne disposant pas de l'équipement complet se verra refuser le départ.

Les caméras sont autorisées en reconnaissance, à condition d'être fixées sur la visière du casque de manière amovible. Les fixations permanentes en métal pour attacher la caméra au casque sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont autorisés.

Les caméras sont interdites en compétition, que ce soit lors des manches de qualification ou de placement ou lors des manches finales.

Les compétiteurs sont seuls responsables de la conformité aux normes en vigueur des protections individuelles qu'ils utilisent.

## 4 Signaleurs

Dans la mesure du possible, les signaleurs doivent se placer de façon à être dans la ligne de vision directe des signaleurs les plus proches. Ils signalent d'un coup de sifflet bref et strident l'arrivée des prochains coureurs.

Les signaleurs doivent être équipés de drapeaux afin d'assurer un système de sécurité qui sera organisé de la façon indiquée ci-après.

Lors des entraînements officiels, tous les signaleurs doivent être porteurs d'un drapeau jaune qui doit être agité en cas de chute pour prévenir les autres coureurs qu'ils doivent ralentir.

Certains signaleurs, spécialement désignés à cet effet par l'organisateur et le coordinateur des signaleurs, doivent être porteurs d'un drapeau rouge et avoir une liaison radio réglée sur la même fréquence que celle du président du collège des arbitres, du directeur de l'organisation, de l'équipe médicale, du coordinateur des signaleurs et, le cas échéant, du délégué technique.

Ils doivent se poster aux endroits stratégiques du parcours et se placer de façon à entrer dans la ligne de vision directe de leurs deux collègues les plus proches (en amont et en aval).

Les drapeaux rouges sont utilisés lors des entraînements officiels et lors des épreuves. Les porteurs de drapeaux rouges qui sont témoins d'un accident grave doivent le signaler immédiatement par radio au coordinateur des signaleurs qui informe aussitôt le président du collège des arbitres, le directeur de l'organisation, l'équipe médicale et, le cas échéant, le délégué technique.

Les porteurs de drapeaux rouges doivent chercher à évaluer immédiatement l'état de la victime tout en restant en contact radio avec le coordinateur des signaleurs.

Les porteurs de drapeaux rouges qui ne sont pas directement concernés par un accident doivent faire en sorte de suivre les transmissions radio s'y rapportant. S'ils remarquent que l'un de leurs collègues situés en aval agite son drapeau rouge, ils doivent s'empressement de faire de même.

Les coureurs observant qu'un drapeau rouge est agité en cours d'épreuve doivent s'arrêter immédiatement.

Un coureur qui a ainsi été arrêté doit poursuivre son trajet dans le calme et chercher à rejoindre promptement la fin du parcours pour demander un nouveau départ à l'arbitre à l'arrivée et attendre les instructions.

## 5 Premiers secours (exigences minimales)

La présence d'un poste de premiers secours est requise pour toute manifestation.

Le dispositif de secours doit être validé avant le début des épreuves par le président du collège des arbitres. En cas de manquement grave aux règles de sécurité, celui-ci sera habilité à annuler l'épreuve.

**Il est du devoir de l'organisateur de procéder à une analyse complète des risques propres à son épreuve, pour définir la totalité des moyens nécessaires à la sécurité, à la santé et aux secours de celle-ci, en prenant en compte au minimum les paramètres suivants :**

- Les zones à risques potentiels qui doivent être au préalable clairement identifiées et être rendues accessibles aux véhicules de secours.
- Le délai d'intervention et typologie des moyens de secours conventionnels du secteur,
- Les difficultés d'accès pour les secours,
- Les spécificités géographiques (notamment climatiques, hydrologiques...) locales ainsi qu'administratives (notamment règlements particuliers des Parcs Nationaux, zones Natura 2000, ...),

- Le profil des handicaps concernés,
- Le nombre de spectateurs.

Le dispositif de secours doit être validé avant le début des épreuves par le président du collège des arbitres. En cas de manquement grave aux règles de sécurité, celui-ci sera habilité à annuler l'épreuve. Ce dispositif contient a minima

- Un responsable des secours : Il n'est pas forcément médecin mais il doit travailler dans le secteur de l'urgence et des secours, il est chargé de :
  - La définition des moyens des secours à mettre en place en fonction des préconisations ci-dessous ;
  - La coordination des intervenants : médecins, infirmiers, secouristes, ambulances, kinés, podologues... a minima une équipe de deux secouristes qualifié PSC1 ne pouvant pas être affecté à une autre mission simultanée ;
  - Disposer du matériel de premier secours nécessaire ;
  - Disposer d'un moyen de communication constant avec l'organisation de l'épreuve ;
  - D'établir les conventions avec les prestataires ;
  - D'être capable a tout instant de faire un rapport d'activité.
- Un directeur médical : **Le directeur médical est docteur en médecine qualifié en médecine générale et/ou en médecine du sport et/ou urgentiste et/ou anesthésiste réanimateur.**
  - Il est obligatoire de signer un contrat avec le médecin, dans le respect des règles édictées par le Conseil de l'Ordre des Médecins, ou avec une société prestataire.
  - Une même personne peut être directeur de course et responsable de sécurité et parcours. Le responsable des secours est nécessairement une autre personne que le directeur de course, il peut être le directeur médical.

## 6 Entraînements

Les entraînements suivants doivent être organisés :

- une reconnaissance du parcours à vitesse réduite pour les pilotes AMTB ou FTT DH. Chaque pilote doit être accompagné d'un vététiste pouvant réaliser l'ensemble du parcours à pied si nécessaire
- une reconnaissance du parcours à pied du parcours pour les pilotes de VTT
- un entraînement - le jour précédant l'épreuve officielle,
- un entraînement - le matin du jour de l'épreuve officielle.

Les entraînements sont interdits si une compétition est en cours.

Chaque coureur doit accomplir au minimum deux parcours d'entraînement, ou ils seront disqualifiés de la course. L'arbitre au départ doit veiller à l'application de cette règle.

Les coureurs doivent commencer leur parcours d'entraînement au portillon de départ. Tout coureur commençant l'entraînement en dessous de la ligne de départ doit être disqualifié pour ladite compétition.

Les coureurs doivent porter leur plaque de guidon pendant l'entraînement.

## 7 Transport

L'organisateur doit mettre en place un système de transport adéquat permettant de déplacer 30 coureurs handisport et leurs équipements par heure jusqu'au départ de l'épreuve.

Les transports doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il doit également prévoir un dispositif de remplacement en cas de panne du moyen de transport initialement envisagé.

# CHAPITRE 4 - EPREUVES D'ENDURO

## 1 Caractéristiques des épreuves

Une épreuve d'enduro est composée d'une alternance de spéciales (sections chronométrées) et de liaisons (non chronométrée).

Les temps réalisés dans toutes les spéciales seront cumulés afin de donner un temps total.

Les spéciales doivent inclure un mélange de sections lentes et rapides, et doivent être principalement en descente. Elles peuvent néanmoins comporter de petites portions de pédalage.

Les parcours de liaison peuvent inclure soit une remontée mécanique soit une montée à vélo physique, soit un mélange des deux.

Deux formats d'épreuve seront distingués :

- Le format rallye Enduro : ce format se définit avec un départ et une arrivée d'épreuve au même endroit et des liaisons effectuées uniquement à vélo.
- Le format Enduro avec remontée mécanisée : ce format se définit par des épreuves comprenant au moins une liaison par un autre moyen que le vélo (remontées mécaniques, navettes...).

La durée des spéciales doit être comprise entre 3 et 25 minutes.

## 2 Organisation de la compétition

L'organisateur doit fournir les horaires de départ de tous les concurrents pour chaque spéciale.

Chaque coureur prend le départ individuellement. L'intervalle de départ entre coureurs doit être au minimum de 30 secondes).

Une épreuve d'enduro devra comporter au minimum 3 spéciales chronométrées. Le temps total de chaque coureur devra être de 15 minutes au minimum.

Les reconnaissances ne sont pas autorisées. Dans certains cas, l'organisateur pourra proposer d'ouvrir la reconnaissance en VTT la veille de l'épreuve.

Le classement de l'épreuve d'enduro sera réalisé par addition des temps de l'ensemble des spéciales ainsi que des temps des éventuelles pénalités.

## 2.1 Balisage Parcours

L'ensemble du parcours d'Enduro doit être balisé et protégé avec des balises parcours sûres et visibles qui ne présentent aucun risque pour la sécurité des pilotes. Elles sont facilement visibles pour les coureurs en situation de handicap (<1,50m)

Dans les sections matérialisées par de la rubalise, les deux côtés du parcours doivent être marqués.

Le parcours d'une spéciale doit être balisé par du matériel ne résistant pas au passage d'un pilote.

Il est interdit d'utiliser des bottes de paille pour délimiter le parcours.

Les zones d'intersections et dangereuses doivent être marquées des deux côtés dans les liaisons. Elles sont proscrites ou sécurisées par fermeture en spéciales.

## 2.2 Assistance Technique

L'assistance extérieure est interdite pendant la durée de l'épreuve. Elle est seulement autorisée dans les zones d'assistance techniques définies par l'organisateur.

Durant l'épreuve le coureur ne pourra utiliser qu'un seul cadre, une seule fourche, et un jeu de roues. En cas de casse, et avec approbation des arbitres, certains éléments pourront être remplacés mais avec une pénalité supplémentaire de 5 minutes.

## 2.3 Equipements

Un seul cycle par coureur sera autorisé pour la compétition.

Les extrémités du cintre/poignées de maindallier doivent être bouchées.

Les caméras sont autorisées en reconnaissance, à condition d'être fixées sur la visière du casque de manière amovible. Les fixations permanentes en métal pour attacher la caméra au casque sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont autorisés.

Les caméras sont interdites en compétition, que ce soit lors des manches de qualification ou de placement ou lors des manches finales.

Le port de la caméra sur le plastron est strictement interdit.

## 3 Equipement vestimentaire et accessoires de protection

### 3.1 Maillot

Le maillot doit être à manches longues qui doivent descendre jusqu'aux poignets du coureur. Les maillots utilisés lors des épreuves de descente doivent être conçus et vendus spécifiquement pour la pratique du BMX Racing ou du VTT de descente. Les maillots de cyclisme sur route, les combinaisons moulantes et les ensembles une-pièce comprenant à la fois le maillot et le pantalon / short ne sont pas autorisés lors des épreuves de descente.

Le maillot doit être ajusté au niveau de la taille, ou rentré dans le pantalon avant le départ, afin d'éviter toute gêne.

### 3.2 Pantalon

Les pantalons longs ou les shorts accompagné des genouillères et protège-tibias appropriés sont autorisés. Ces pantalons, ou shorts, doivent être conçus et vendus spécifiquement à des fins de

protection pour la pratique du BMX Racing ou du VTT de descente. Les pantalons du genre décrit ci-dessus doivent être constitués d'une seule pièce et fabriqués dans un matériau résistant aux déchirures.

Ils doivent entièrement recouvrir les deux jambes et descendre jusque juste au-dessus de la chaussure ou de la cheville. Les shorts du genre décrit ci-dessus doivent être constitués d'une seule pièce et fabriqués dans un matériau résistant aux déchirures. Ils doivent être portés en même temps que des protections appropriées pour les jambes, couvrant l'ensemble du genou et du tibia jusque juste au-dessus de la cheville.

Ces dispositions seront adaptées par le président du collège des arbitres pour les pilotes amputés ou assimilés.

### 3.3 Protections individuelles

Le port du casque intégral à mentonnière fixe ou détachable normé pour la pratique, avec la jugulaire attachée, gants complets, coudières et protection dorsale sont obligatoires. Tout concurrent ne disposant pas de l'équipement complet se verra refuser le départ.

En liaisons uniquement, les coureurs équipés de mentonnières amovibles peuvent les retirer.

Lors d'Enduro avec remontée mécanisée, le port de casque intégral à mentonnière monobloc est imposé en spéciale et en liaison.

Les caméras sont autorisées en reconnaissance, à condition d'être fixées sur la visière du casque de manière amovible. Les fixations permanentes en métal pour attacher la caméra au casque sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont autorisés.

Les caméras sont interdites en compétition, que ce soit lors des manches de qualification ou de placement ou lors des manches finales.

Les compétiteurs sont seuls responsables de la conformité aux normes en vigueur des protections individuelles qu'ils utilisent.

## 4 Signaleurs

Dans la mesure du possible, les signaleurs doivent se placer de façon à être dans la ligne de vision directe des signaleurs les plus proches. Ils signalent d'un coup de sifflet bref et strident l'arrivée des prochains coureurs.

Les signaleurs doivent être équipés de drapeaux afin d'assurer un système de sécurité qui sera organisé de la façon indiquée ci-après.

Lors des entraînements officiels, tous les signaleurs doivent être porteurs d'un drapeau jaune qui doit être agité en cas de chute pour prévenir les autres coureurs qu'ils doivent ralentir.

Certains signaleurs, spécialement désignés à cet effet par l'organisateur et le coordinateur des signaleurs, doivent être porteurs d'un drapeau rouge et avoir une liaison radio réglée sur la même fréquence que celle du président du collège des arbitres, du directeur de l'organisation, de l'équipe médicale, du coordinateur des signaleurs et, le cas échéant, du délégué technique.

Ils doivent se poster aux endroits stratégiques du parcours et se placer de façon à entrer dans la ligne de vision directe de leurs deux collègues les plus proches (en amont et en aval).

Les drapeaux rouges sont utilisés lors des entraînements officiels et lors des épreuves. Les porteurs de drapeaux rouges qui sont témoins d'un accident grave doivent le signaler immédiatement par radio au coordinateur des signaleurs qui informe aussitôt le président du collège des arbitres, le directeur de l'organisation, l'équipe médicale et, le cas échéant, le délégué technique.

Les porteurs de drapeaux rouges doivent chercher à évaluer immédiatement l'état de la victime tout en restant en contact radio avec le coordinateur des signaleurs.

Les porteurs de drapeaux rouges qui ne sont pas directement concernés par un accident doivent faire en sorte de suivre les transmissions radio s'y rapportant. S'ils remarquent que l'un de leurs collègues situés en aval agite son drapeau rouge, ils doivent s'empressez de faire de même.

Les coureurs observant qu'un drapeau rouge est agité en cours d'épreuve doivent s'arrêter immédiatement.

Un coureur qui a ainsi été arrêté doit poursuivre son trajet dans le calme et chercher à rejoindre promptement la fin du parcours pour demander un nouveau départ à l'arbitre à l'arrivée et attendre les instructions.

## 5 Premiers secours (exigences minimales)

La présence d'un poste de premiers secours est requise pour toute manifestation.

Le dispositif de secours doit être validé avant le début des épreuves par le président du collège des arbitres. En cas de manquement grave aux règles de sécurité, celui-ci sera habilité à annuler l'épreuve.

**Il est du devoir de l'organisateur de procéder à une analyse complète des risques propres à son épreuve, pour définir la totalité des moyens** nécessaires à la sécurité, à la santé et aux secours de celle-ci, en prenant en compte au minimum les paramètres suivants :

- Les zones à risques potentiels qui doivent être au préalable clairement identifiées et être rendues accessibles aux véhicules de secours.
- Le délai d'intervention et typologie des moyens de secours conventionnels du secteur,
- Les difficultés d'accès pour les secours,
- Les spécificités géographiques (notamment climatiques, hydrologiques...) locales ainsi qu'administratives (notamment règlements particuliers des Parcs Nationaux, zones Natura 2000, ...),
- Le profil des handicaps concernés,
- Le nombre de spectateurs.

Le dispositif de secours doit être validé avant le début des épreuves par le président du collège des arbitres. En cas de manquement grave aux règles de sécurité, celui-ci sera habilité à annuler l'épreuve. Ce dispositif contient a minima

- Un responsable des secours : Il n'est pas forcément médecin mais il doit travailler dans le secteur de l'urgence et des secours, il est chargé de :

- La définition des moyens des secours à mettre en place en fonction des préconisations ci-dessous ;
  - La coordination des intervenants : médecins, infirmiers, secouristes, ambulances, kinés, podologues... a minima une équipe de deux secouristes qualifié PSC1 ne pouvant pas être affecté à une autre mission simultanée ;
  - Disposer du matériel de premier secours nécessaire ;
  - Disposer d'un moyen de communication constant avec l'organisation de l'épreuve ;
  - D'établir les conventions avec les prestataires ;
  - D'être capable a tout instant de faire un rapport d'activité.
- Un directeur médical : **Le directeur médical est docteur en médecine qualifié en médecine générale et/ou en médecine du sport et/ou urgentiste et/ou anesthésiste réanimateur.**
    - Il est obligatoire de signer un contrat avec le médecin, dans le respect des règles édictées par le Conseil de l'Ordre des Médecins, ou avec une société prestataire.
    - Une même personne peut être directeur de course et responsable de sécurité et parcours. Le responsable des secours est nécessairement une autre personne que le directeur de course, il peut être le directeur médical.

## 6 Pénalités

Les pénalités ci-dessous pourront être appliquées :

- Changement de cadre, fourche, bras arrière et roues Mise hors course (5 min. si approbation préalable des arbitres)
- Absence plaque de cadre ou dossard 5 minutes
- Assistance extérieure en dehors des zones prévues Mise hors course
- Non-respect du parcours balisé (spéciales et liaisons) de 30sec. à la mise hors course
- Présentation au départ sans les protections obligatoires Refus de départ
- Retard au départ Refus de départ, pénalité en temps ou mise hors course
- Non-respect de l'équipement obligatoire en spéciale Mise hors course
- Non port du casque en liaison Mise hors course