

Contrôle du matériel et des positions en compétition

Julien Carron
Coordinateur Technologique



Union Cycliste Internationale

Département Sport et Technique



Objectifs des contrôles de matériel

- Vérifier la conformité de la bicyclette avec :
 - Règlement technique de l'UCI (art. 1.3.001 à 1.3.034)
 - Guide de clarification du règlement technique (nouveau)
 - Dispositif de contrôle des bicyclettes de contre-la-montre
 - Petit outillage (mètre, compas, niveau, fil à plomb, etc.)
- Assurer des procédures de contrôle claires, adaptées et répétables
- La mise en application des règles renforce l'équité et la sécurité des courses :
 - Limitation de l'impact du matériel sur les performances
 - Victoire au meilleur coureur, et non pas à la meilleure machine
 - Protection de la culture, l'image et l'histoire de la bicyclette
 - Principes de la Charte de Lugano





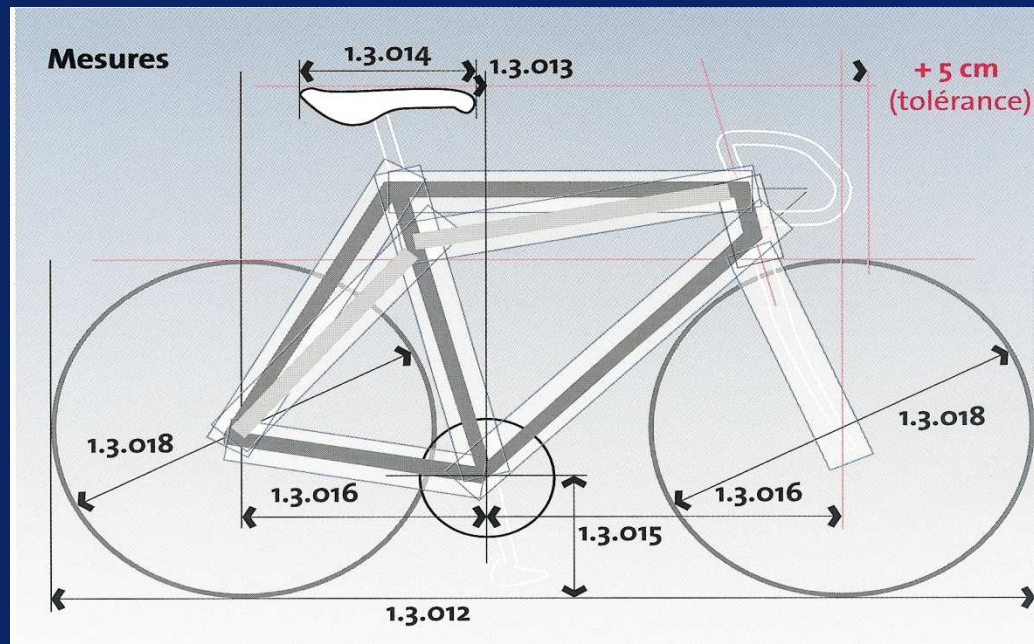
Types de contrôles

- **Contrôles des courses en peloton**
- **Contrôles des courses contre-la-montre**
- **Contrôles généraux**
- **Contrôles de l'homologation des cadres et fourches**



Contrôles course en peloton

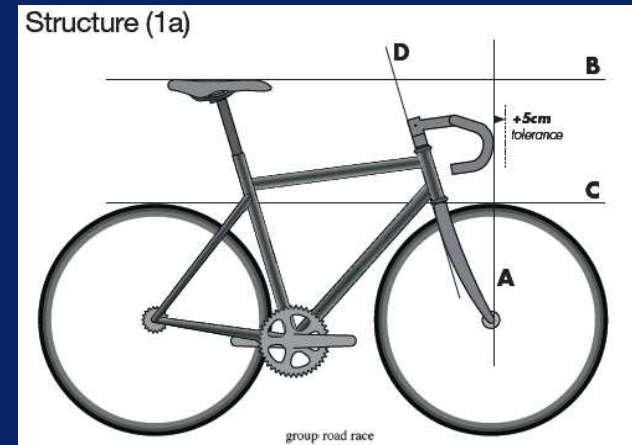
- Pas de contrôles systématiques au départ de chaque étape comme pour les épreuves de contre-la-montre ou de piste
- Procédure d'homologation vérifiant les cadres et les fourches à l'avance
- Contrôles à la signature des coureurs ou au parc à vélos des équipes
- Dans tous les cas, les vélos peuvent être réquisitionnés et inspectés à la fin de la course





Contrôles course en peloton

- Conformité du guidon :
 - Pas de prolongateurs
 - Maximum 5 cm de tolérance entre l'avant du guidon et la ligne verticale passant par l'axe de la roue avant
- Conformité de la selle:
 - Selle 5 cm en retrait par rapport à l'axe de la boîte de pédalier
 - Selle en position horizontale (inclinaison autorisée jusqu'à $\pm 3^\circ$)
- Cadre, fourche, guidon et tige de selle conformes à la règle 1:3
- Dimensions des tubes : max 8 cm, min 1/2,5 cm
- Pas d'écran protecteur, fuselage, carénage ou bidons intégrés au cadre
- Roues non-standard figurant sur la liste des modèles autorisés
- Aucune innovation technique n'ayant pas été approuvée au préalable
- Poids du vélo supérieur à 6,8 kg





Contrôles course en peloton

- Liste des roues non-standards conformes à l'article 1.3.018 utilisées par les coureurs en compétition, à remplir et remettre aux commissaires avant la course
- Merci de remplir la liste à remettre aux commissaires de manière complète et précise
- Les roues sont considérées non-standards si :
 - Moins de 16 rayons
 - Largeur des rayons supérieure à 2.4 mm
 - Hauteur de la jante supérieure à 25 mm
- La liste du matériel utilisé par les équipes durant le WorldTour 2012 est enregistrée
- Après la mise en place de la procédure d'homologation des roues (2012-2013), le label apposé sur les roues facilitera les contrôles

The form is titled 'UNION CYCLISTE INTERNATIONALE' and 'ROUES NON STANDARDS'. It contains a table for listing wheels with columns for 'CONSTRUCTEUR' and 'ROUE (NOM COMPLET)'. Below the table are fields for 'EQUIPE', 'Directeur Sportif', and 'Signature'. A box contains instructions: 'Ce document est à retourner, dûment complété par le Directeur Sportif, au Président du Collège des Commissaires lors de la réunion des Directeurs Sportifs. Nous vous remercions de votre collaboration.' At the bottom, there are fields for 'Président du Collège des Commissaires' and 'Signature', and a footer with 'Matériel / Commissaires' and '1/1'.



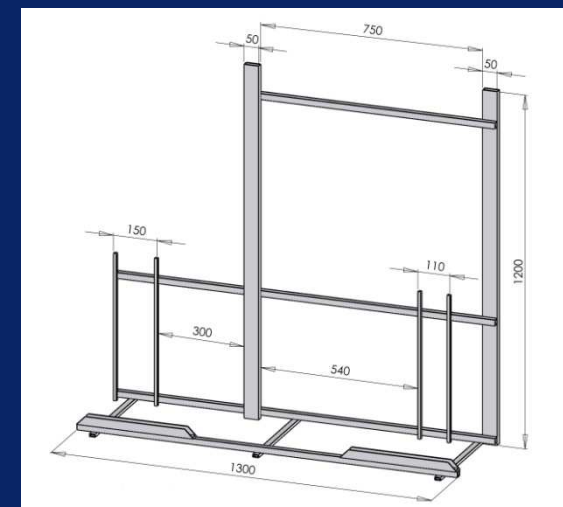
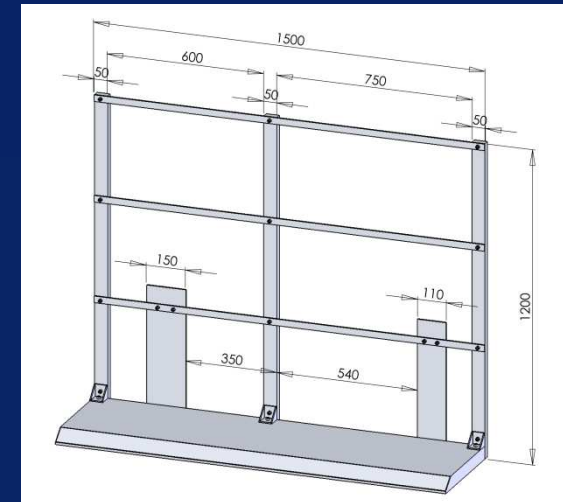
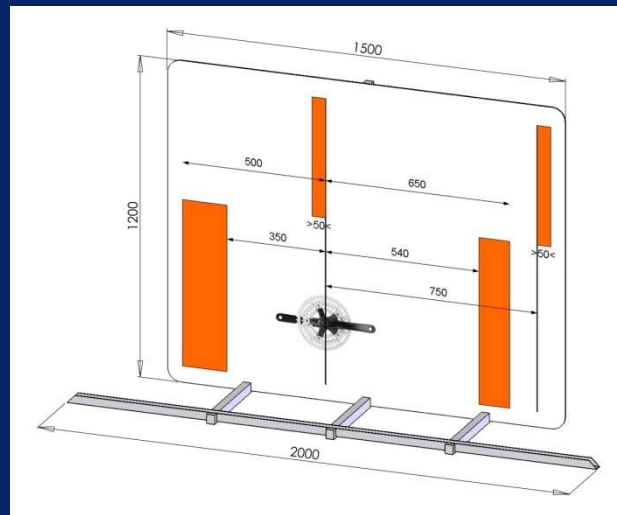
Contrôles course contre-la-montre

- Dispositif de contrôle pour les contre-la-montre
- Position des prolongateurs sur la bicyclette
- Dérogation morphologique pour les prolongateurs
- Position de la selle sur la bicyclette
- Dérogation morphologique pour la selle
- Position horizontale des avant-bras
- Position horizontale de la selle
- Hauteur du guidon
- Position de l'axe des roues
- Diamètre des roues
- Hauteur de la boîte de pédalier



Vérification du dispositif de contrôle

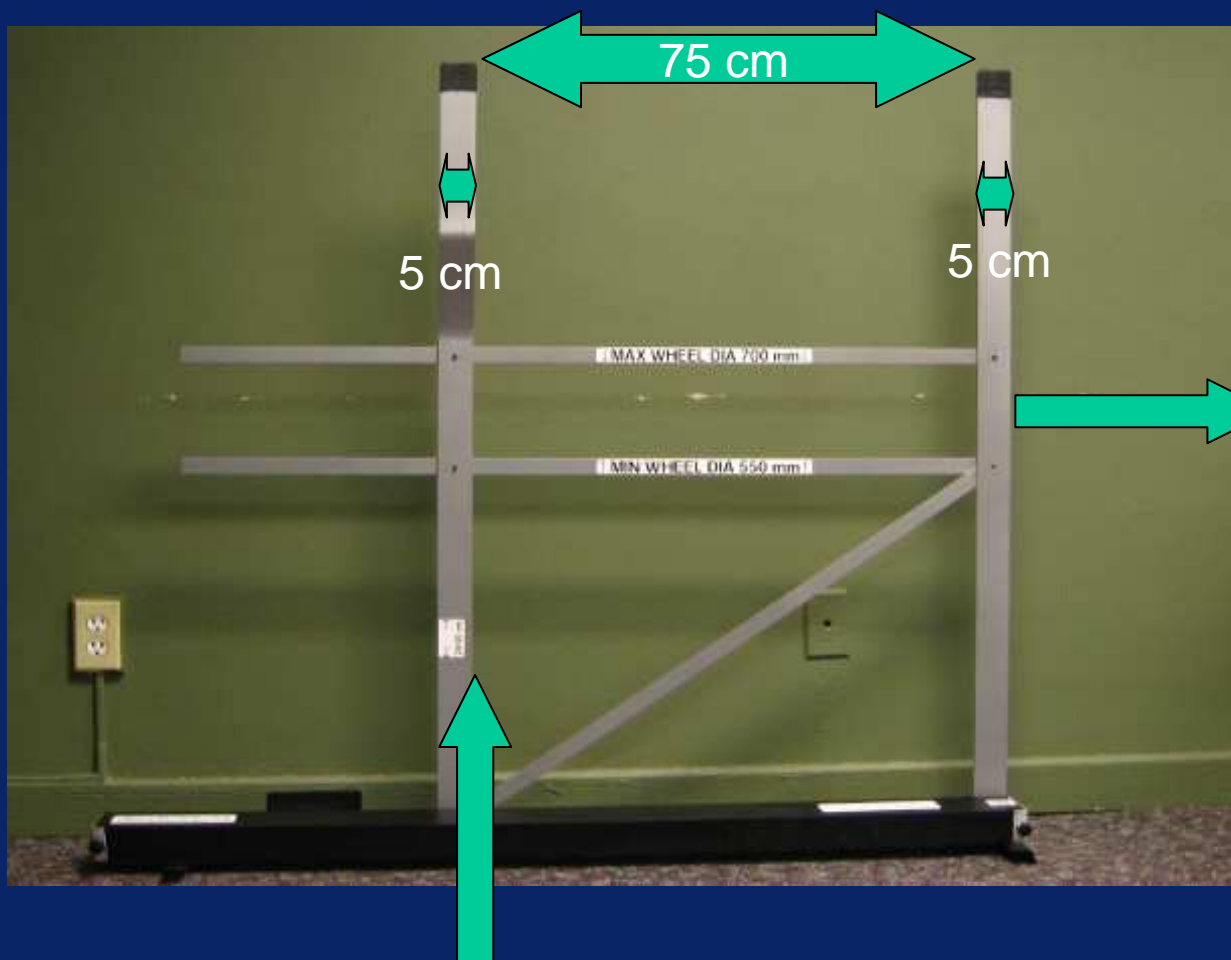
- Les commissaires effectuent un contrôle avant tous les contre-la-montre et les épreuves sur piste afin de vérifier que le dispositif présente les bonnes dimensions
- Le dispositif doit tenir debout par lui-même, être placé sur une surface plane et demeurer stable



- L'UCI a l'intention de produire des dispositifs officiels et de les envoyer aux organisateurs



Positionnement du vélo sur le gabarit



Boîte de pédalier centrée sur l'avant de la barre verticale arrière



Positionnement du vélo sur le gabarit

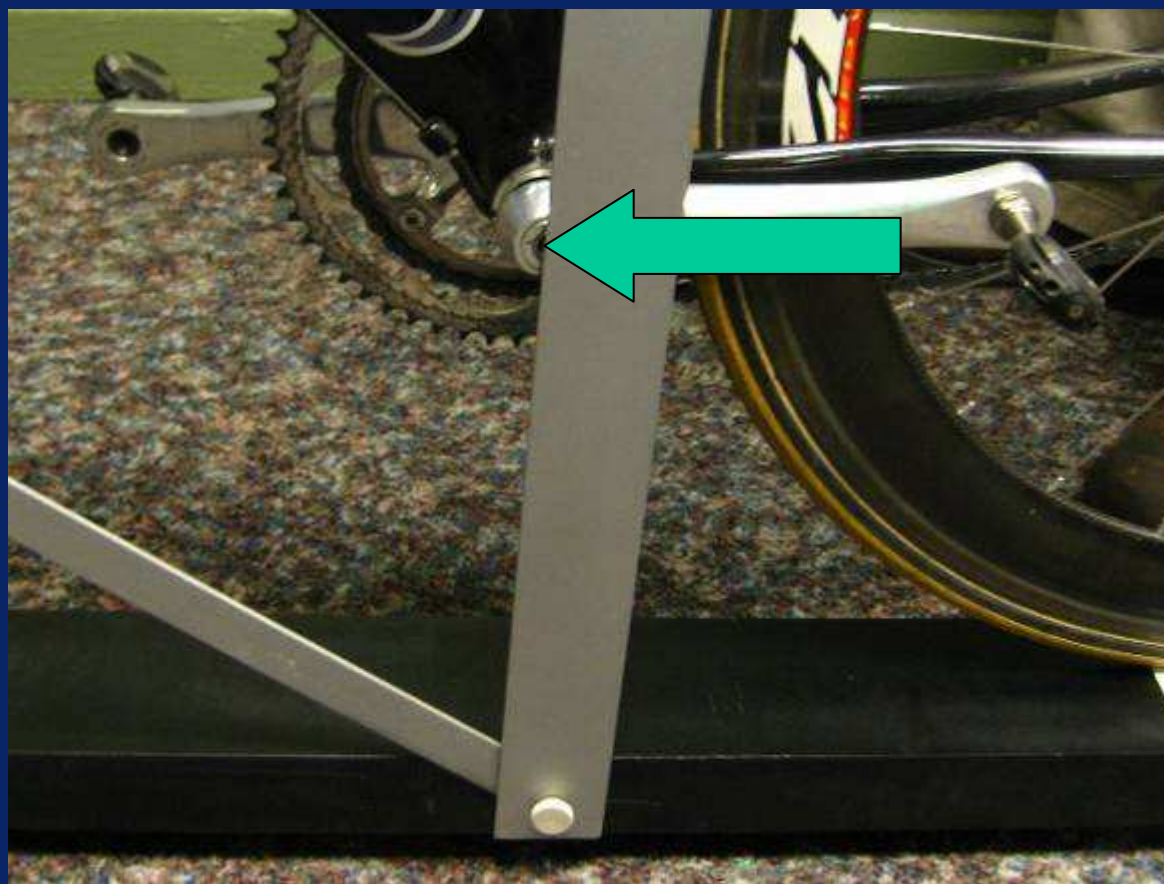


Centrer la boîte de pédalier ici



Positionnement du vélo sur le gabarit

- L'axe doit être centré sur l'avant de la barre verticale
- Dans cette photo prise de l'arrière, l'avant du vélo se situe à gauche

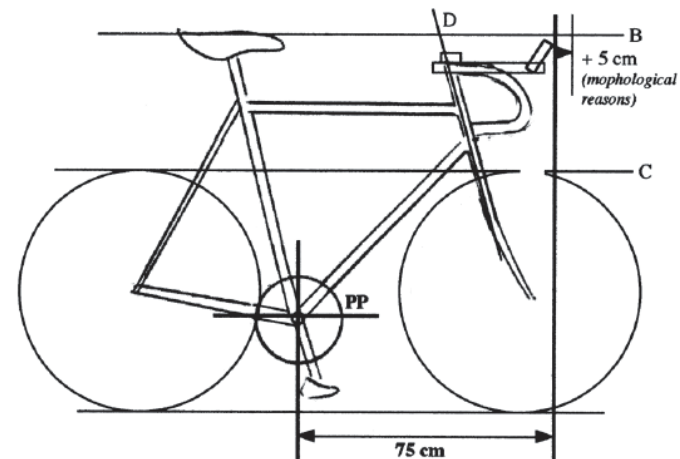




Position des prolongateurs

- La distance entre l'extrémité des prolongateurs et la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier ne doit pas dépasser 75 cm
- Cette limite de 75 cm peut passer à 80 cm pour des raisons morphologiques (coureurs de grande taille), mais l'angle formé entre l'avant-bras et le bras ne doit pas dépasser 120° lorsque le coureur est en position de course
- En aucun cas l'extrémité avant des prolongateurs ne peut dépasser la limite de 80 cm
- Une seule dérogation pour cause morphologique peut être accordée

Structure (1b)

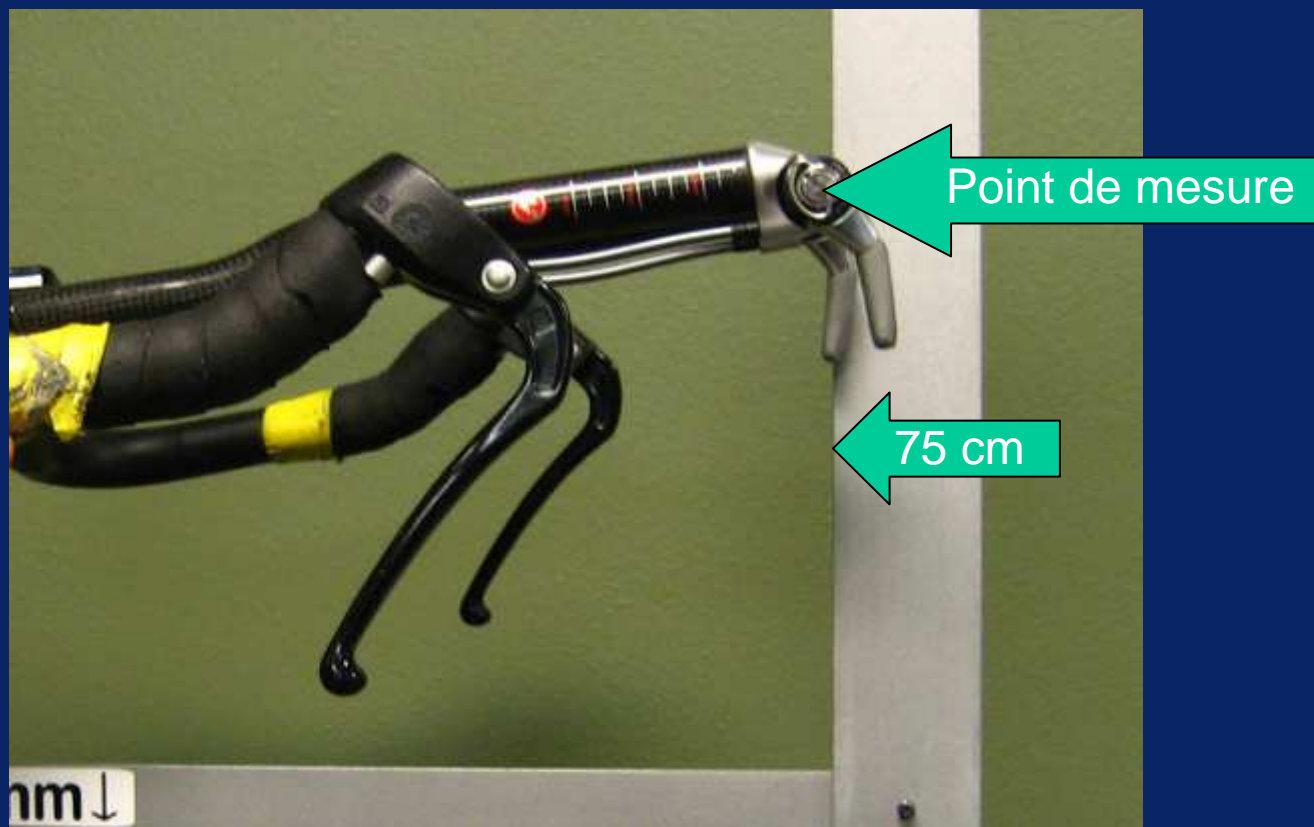


road time trials (individual and team) and track races (individual and team pursuit, kilometre, 500 metres and record attempts).



Position des prolongateurs

- La distance entre l'extrémité des prolongateurs et la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier est inférieure à 75 cm
- Cette position est conforme et ne nécessite pas de test morphologique





Position des prolongateurs

- La barre des prolongateurs est à la limite des 80 cm
- Il est interdit de dépasser cette limite, quelles que soient les circonstances
- Dans ce cas, la mesure est prise à partir du pivot de la manette
- Le vélo est réglementaire si le coureur passe le test morphologique





Position des prolongateurs

- La longueur de ces prolongateurs dépasse la limite maximale de 80 cm
- La mesure est prise à partir du pivot de la manette manuelle



Cette position n'est pas réglementaire



Point de mesure - Manettes

- S'il s'agit d'une manette de changement de vitesses manuelle, la mesure est prise à partir de l'axe de la manette
- En cas de manettes électriques ou automatiques qui reviennent à leur position initiale (horizontale ou non) après le changement de vitesse, la mesure est prise à partir de l'extrémité hors tout
- La possibilité de mesurer tous les dispositifs à partir de leur extrémité est à l'étude pour des raisons de simplification

Point de mesure



Manettes manuelles

Point de mesure



Manettes automatiques

Point de mesure



Manettes électriques



dérogation morphologique du guidon

- Mains du coureur en position la plus avancée possible
- Bras à l'horizontale sur les prolongateurs
- Coureur en position normale de course sur la selle, pas excessivement vers l'avant
- Mesure de l'angle de la proéminence de l'os du poignet, à l'os du coude, à l'échancrure de l'épaule



Ce coureur passe le test morphologique des 120°

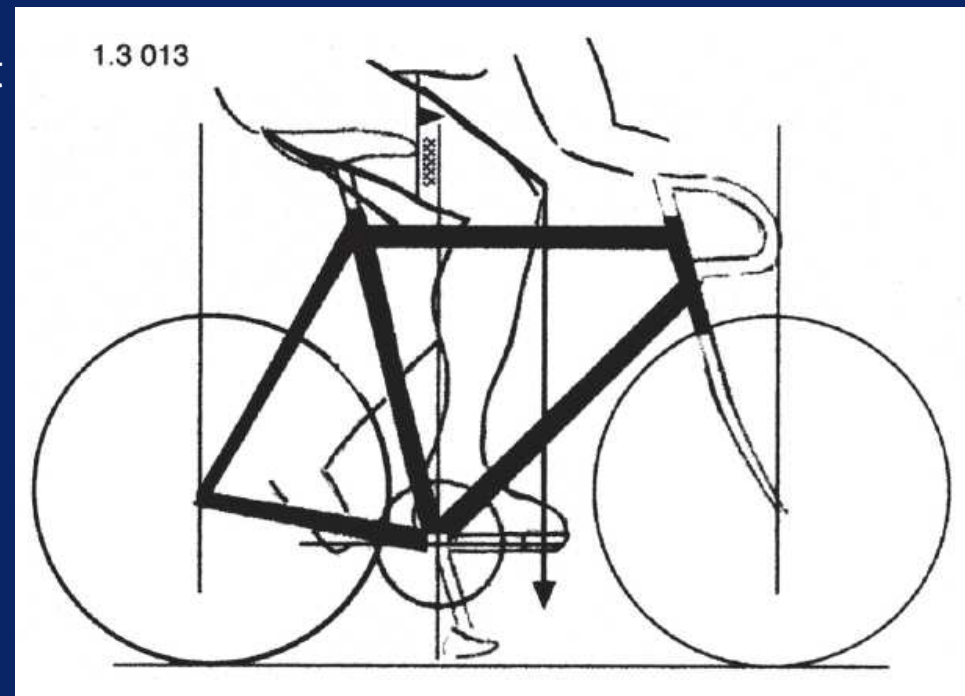


Echec du test des 120°
Le guidon doit être reculé



Position de la selle

- Le bec de selle doit être positionné au minimum à 5 cm en retrait de la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier
- Pour des raisons morphologiques (coureurs de petite taille), le bec de selle peut s'avancer à moins de 5 cm en retrait de la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier, mais lorsque le coureur pédale, l'avant de son genou, dans sa position la plus avancée, ne doit pas dépasser la ligne verticale passant par l'axe de la pédale
- En aucun cas le bec de la selle ne peut dépasser la ligne verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier
- Une seule dérogation pour cause morphologique peut être accordée





Position de la selle

- Cette selle est en retrait de 5 cm par rapport à la verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier
- Cette position est conforme et ne nécessite pas de test morphologique





Position de la selle

- Le bec de cette selle passe exactement par la verticale passant par l'axe de la boîte de pédalier
- Il est interdit de dépasser cette limite, quelles que soient les circonstances
- L'examen morphologique du genou doit être effectué, sauf dans le cas de certaines épreuves sur piste (sprint, keirin, tour lancé, 200 m lancé, 500 m et 1 km)





dérogation morphologique de la selle

- Une équerre en T permet de vérifier que l'avant du genou dans sa position la plus avancée, reste derrière la ligne verticale passant par l'axe de la pédale
- Il est également possible d'utiliser un fil à plomb mais le sol doit être parfaitement horizontal
- Le coureur doit adopter une position normale sur la selle, pas excessivement à l'arrière
- Ce coureur passe le test




← Avant du genou

← Axe de pédale



Liste des dérogations morphologiques

- À partir du 1^{er} janvier 2012, la liste des dérogations morphologiques demandées par les coureurs ne devra plus être remplie
- Il n'en demeure pas moins qu'une seule des deux dérogations morphologiques peut être accordée à un coureur
- Les tests morphologiques liés aux dérogations concernant la selle (test du genou) ou les prolongateurs (test des 120°) seront effectués, en cas de nécessité, avant le départ des courses contre-la-montre


INTERNATIONAL CYCLING UNION

**EXEMPTION REPORT
IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 1.3.023**

EVENT: DATE:

EXEMPTION INFORMATION: Only one box may be completed for each rider. Exemption information can only be given for the saddle position or the advanced position of the handlebar extension, not both.

POSITION OF SADDLE Min. - 5 cm/4/3/2/1/0	Rider's surname and first name:	ADVANCED POSITION Max. + 75 cm/76/77/78/79/80
	
	
	
	
	
	
	
	

TEAM:

Directeur Sportif:

Signature:

This document must be returned, duly completed by the Directeur Sportif, to the President of the Commissaires' Panel at the Directeurs Sportifs' meeting.

Thank you for your co-operation.

President of the Commissaires' Panel:

Signature:

Equipment / Commissaires 1/1



Position horizontale des avant-bras

- Les avant-bras doivent être positionnés à l'horizontale (parallèles au sol) sur les prolongateurs tout au long de la course
- Lors du contrôle, la main du coureur doit agripper la partie la plus haute des prolongateurs (manettes)
- Les prolongateurs ayant des formes différentes, la seule façon de garantir une position horizontale est de vérifier la position des bras sur le guidon
- Une mauvaise position est possible lorsque les prolongateurs sont incurvés et que la manette de changement de vitesses est automatique
- Les prolongateurs doivent être fixés de façon permanente afin de ne pas permettre de modifier la longueur ou l'angle pendant la course
- Une hauteur maximale des prolongateurs est à l'étude afin de contrôler la position des avant-bras uniquement au départ des courses (pas en course)

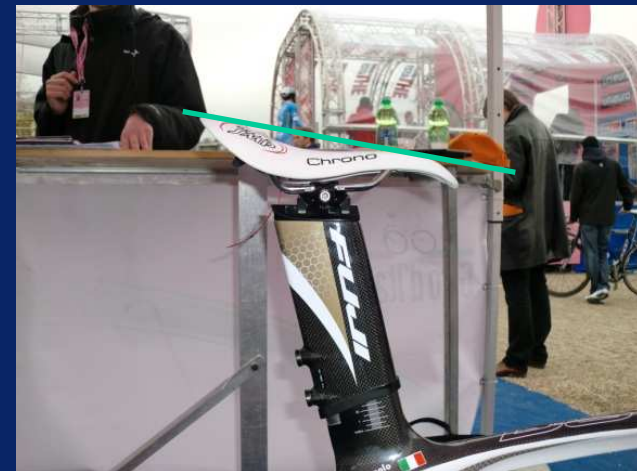
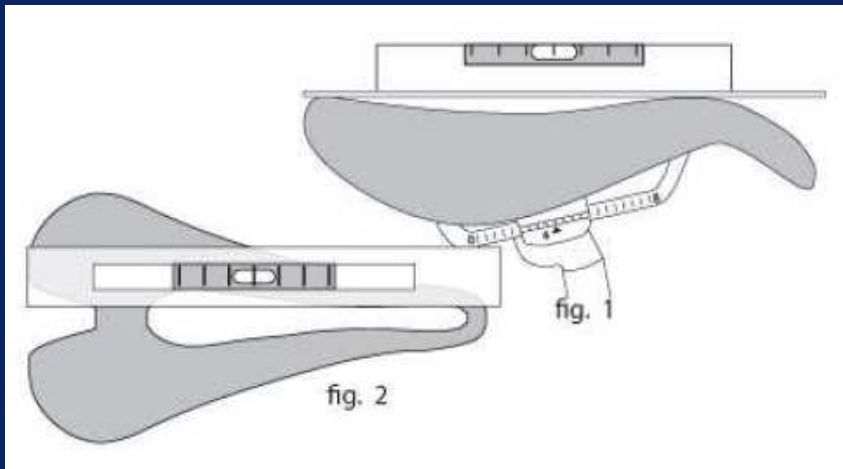
Positions incorrectes





Position horizontale de la selle

- L'horizontalité de la selle est mesurée à partir du plan passant par les points les plus élevés à l'avant et à l'arrière de la selle
- Il est interdit d'ajouter un point d'appui supplémentaire (tel qu'un soutien lombaire) en inclinant la selle
- Une inclinaison importante de la selle pourrait améliorer de manière trop significative les performances du coureur
- La longueur de la selle doit être comprise entre 24 et 30 cm





Position horizontale de la selle

- A partir du 1er mars 2012, le contrôle de l'horizontalité des selles se fera en mesurant l'angle d'inclinaison de la selle en prenant en compte le plan passant par les points les plus élevés à l'avant et à l'arrière de la selle
- L'angle doit être inférieur à 2.5° avec une marge d'erreur de 0.5°
- Si la mesure est supérieure à ± 3 degrés, la selle devra être ajustée



Inclinaison correcte



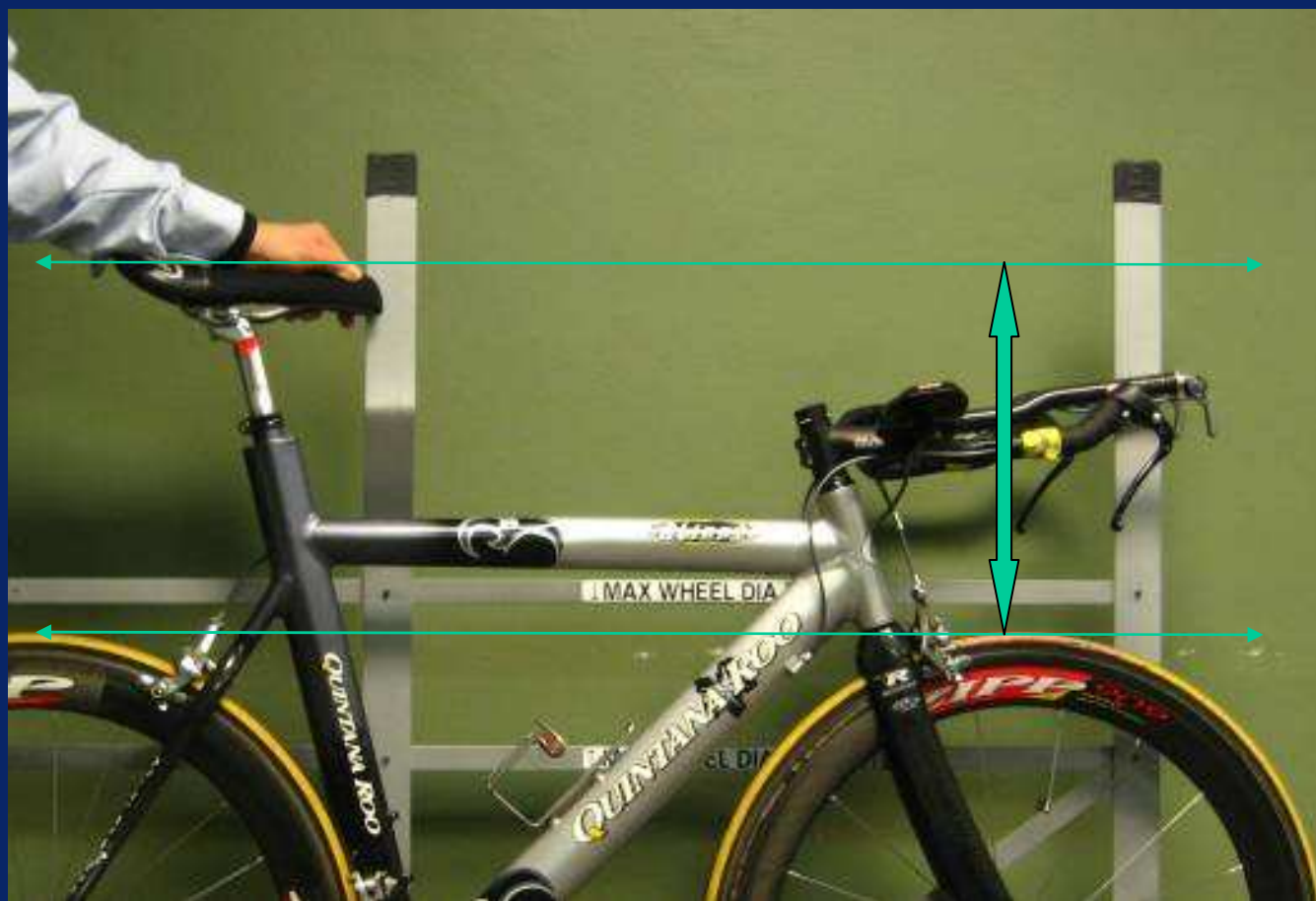
Inclinaison trop importante

- La valeur de référence est la mesure de l'angle, mais pour les courses sans le dispositif de mesure officiel, les commissaires mesureront la différence de hauteur entre les points les plus élevés à l'arrière et à l'avant de la selle
- Une tolérance de différence de hauteur de 1 cm est alors accordée



Hauteur du guidon

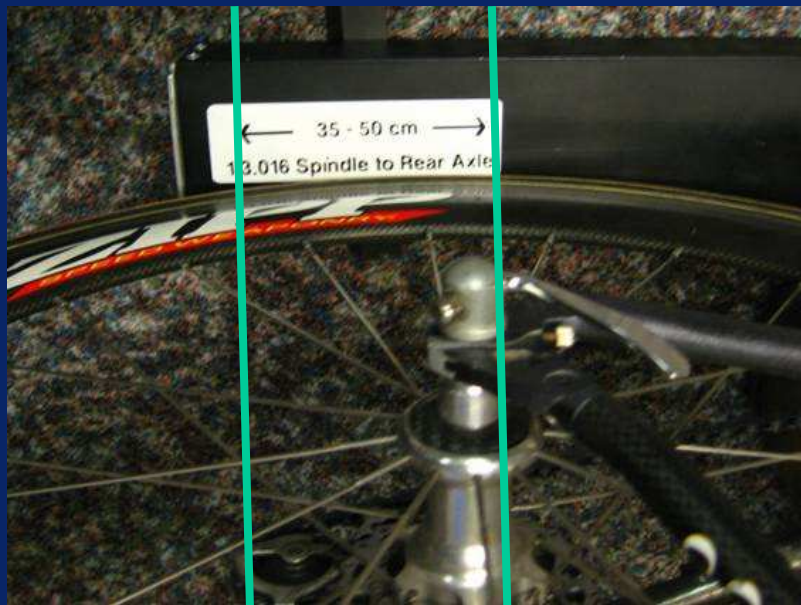
- Le guidon et les prolongateurs doivent se situer au-dessus du plan passant par le sommet des roues et au-dessous de l'appui de la selle





Position de l'axe des roues

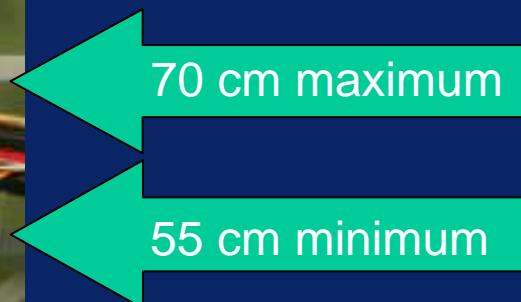
- L'axe de la roue arrière doit se situer entre 35 et 50 cm en retrait par rapport à l'axe de la boîte de pédalier
- L'axe de la roue avant doit se situer entre 54 et 65 cm devant l'axe de la boîte de pédalier





Diamètre des roues

- La hauteur des roues, pneus compris, doit se situer entre 55 et 70 cm
- La dimension des deux roues doit être identique





Hauteur de la boîte de pédalier

- La distance entre l'axe de la boîte de pédalier et le sol doit être entre 24 cm minimum et 30 cm maximum





Contrôles généraux

- **Écrans protecteurs**
- **Carénage des roues**
- **Fuselage / Rapport 1:3**
- **Poids de la bicyclette**
- **Forme des vêtements**
- **Composition des vêtements**
- **Casques**
- **Chaussures / Chaussettes / Gants**
- **Bidons**
- **Camelbacks**
- **Innovations techniques**
- **Modification du matériel**
- **Norme Européenne de sécurité**
- **Moteurs embarqués**



Écrans protecteurs

- Un écran protecteur est défini comme un élément fixe qui protège ou couvre un autre élément de la bicyclette afin de réduire sa résistance aérodynamique
- Les écrans protecteurs sont interdits en compétition à part les couvercles sur les valves des roues lenticulaires

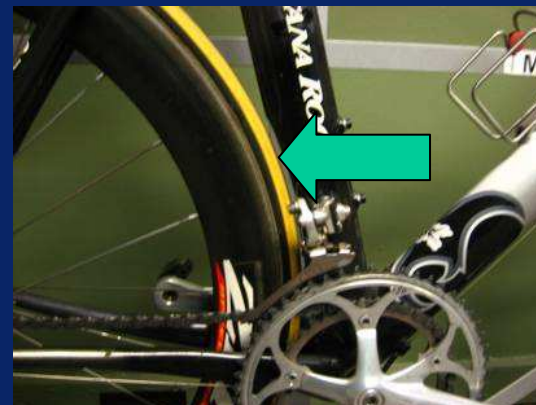
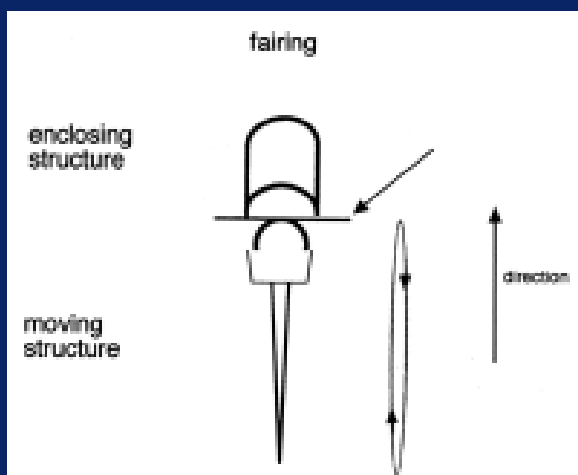
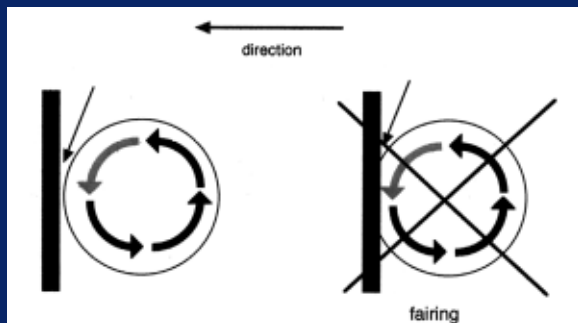


- Si un cache est ajouté sur un frein, ce dernier est considéré comme intégré au cadre et doit respecter la règle 1:3 (avec la fourche) et entrer dans le gabarit de 8 cm de la fourche
- Vérifié durant de la procédure d'homologation



Carénage des roues

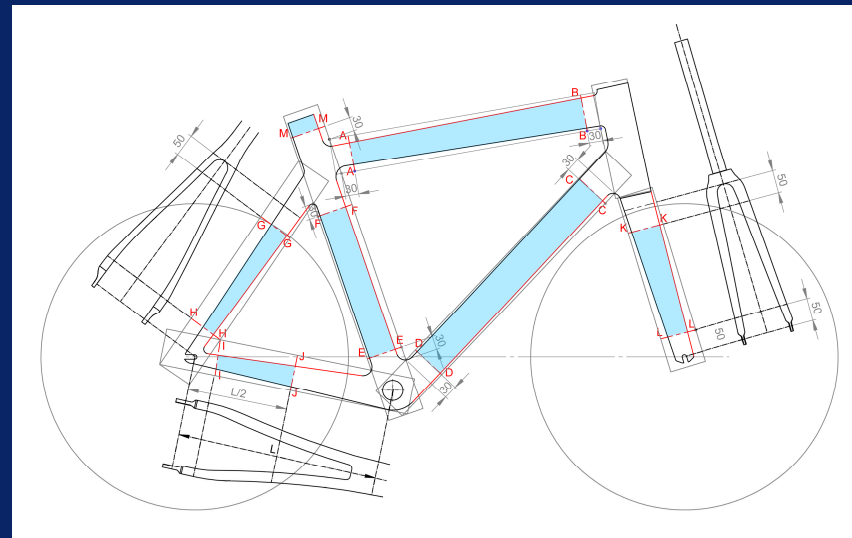
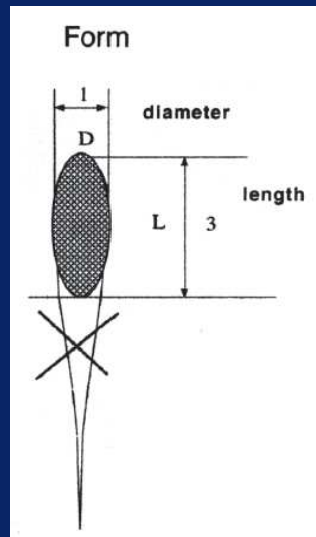
- Le tube de selle épousant la courbe de la roue ne doit pas l'envelopper
- Il doit être possible de faire passer une carte rigide entre le tube et la roue





Fuselage / rapport 1:3

- La règle 1:3 s'applique au cadre (zones en bleu dans le dessin ci-dessous), à la fourche, à la tige de selle, au guidon, aux prolongateurs, à la potence et aux supports des coudières
- Une tolérance de 1 mm est acceptée sur la mesure durant le contrôle au pied à coulisse, en raison de l'épaisseur du revêtement ou de la peinture
- La procédure d'homologation vérifie cette règle pour les cadres et fourches
- Il est interdit d'ajouter du tape ou de modifier la section du matériel soumis à la règle 1:3 (guidon, fourche, etc.) pour le rendre conforme





Poids de la bicyclette

- Le poids de la bicyclette ne doit pas être inférieur à 6,8 kg
- Ceci est la principale règle de sécurité relative au vélo exigée par l'UCI
- Des contrôles sont effectués sur certaines courses (étapes de montagne)
- L'UCI reçoit de nombreuses plaintes concernant la sécurité des cadres, des fourches et des guidons en carbone, qui cassent immédiatement en cas d'accident



- Il se peut que ce poids minimum soit retiré, mais uniquement lorsqu'il sera possible de prouver que chacun des éléments du vélo est conforme à des normes de sécurité spécifiques et adaptées à la compétition
- Travaux en cours avec les Normes Européennes et les fabricants



Forme des vêtements

- L'équipement vestimentaire ne peut pas être adapté pour le détourner de son usage purement vestimentaire
- Il est interdit de porter des vêtements ou des combinaisons moulantes auxquels ont été ajoutées des éléments non essentielles destinés à améliorer les propriétés aérodynamiques, comme par exemple des ailettes sous les bras ou un prolongement entre le casque et le maillot ou la combinaison
- Les vêtements doivent impérativement épouser la forme du corps





Composition des vêtements

- Il est interdit de porter des équipements vestimentaires destinés à améliorer les performances du coureur, en réduisant sa résistance à l'air ou en modifiant la physiologie du coureur (compression, élongation, soutien)
- L'équipement vestimentaire ne peut être fabriqué qu'à partir d'un « matériau textile » composé de fibres ou de fils et dont la structure est celle d'un « tissu » à mailles ouvertes
- Aucun traitement de surface pour « fermer » les mailles ou revêtements ne sont permis, sauf pour les logos et labels
- Cette règle ne s'applique pas aux gants, aux couvre-chaussures ou aux vêtements de pluie





Casques

- Il est interdit d'ajouter un habillage amovible, mais le port de visière est autorisé pour autant qu'elle ait été conçue spécifiquement pour le casque
- L'état de la surface ou le matériau utilisé pour le casque ne sont pas réglementés, mais il est interdit d'y ajouter quoi que ce soit (tape compris)
- Il est interdit d'ajouter un système électrique à l'intérieur des casques
- Les dimensions des casques seront réglementés



- Le port du casque de sécurité est obligatoire
- Le casque doit être homologué selon les normes de sécurité en vigueur, ne pas avoir été modifié et ne pas avoir subi de choc ou accident



Chaussures / Chaussettes / Gants

- Toutes chaussures rendues aérodynamiques par l'ajout d'un élément non-essentiel ou à la suite d'une modification, à la pointe ou au talon, sont interdites en compétition
- Aucune partie de la chaussure ne peut dépasser la hauteur de la cheville
- A partir du 1^{er} octobre 2012, l'utilisation des couvre-chaussures sera interdite durant les courses sur piste en vélodrome couvert



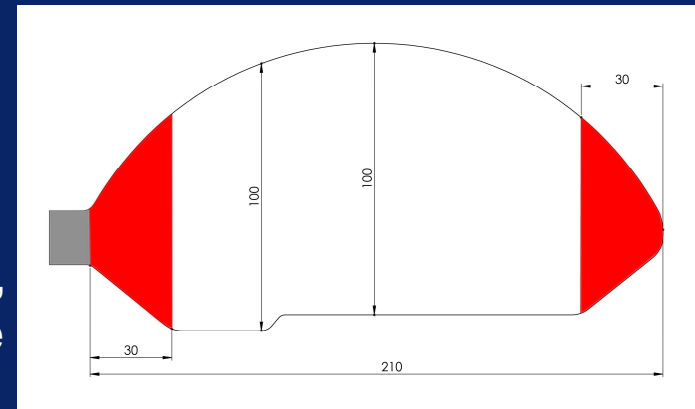
- Les chaussettes (et couvre-chaussures) utilisées en courses ne doivent pas dépasser la mi-mollet
- Durant les courses sur piste, les gants utilisés ne peuvent pas être des moufles avec seulement un, deux ou trois séparations entre les doigts





Bidons

- A partir du 1^{er} janvier 2013, les bidons utilisés en compétition devront être positionnés sur le tube diagonal ou le tube de selle uniquement, dirigés vers l'intérieur du cadre et ne pourront pas être intégrés à celui-ci
- La dimension maximale des section des bidons ne peut pas dépasser 10 cm pour un minimum de 4 cm et leur contenance doit se situer entre 400 et 800 ml
- Comme dans le cas du carénage des roues, une carte de crédit doit pouvoir passer entre le bidon et le tube d'attache





Camelbacks

- Les camelbacks sont autorisés en compétitions, mais uniquement s'ils sont utilisés exclusivement pour se réhydrater et sans housse aérodynamique
- Le contenant du liquide doit être souple et sa forme ne doit pas modifier la morphologie du coureur en lui apportant un avantage aérodynamique
- La morphologie du corps ne doit pas être modifiée par le camelback
- La matrice contenant le liquide ne doit en outre pas dépasser 500 ml
- Dès le 1^{er} avril 2012, le camelback pourra se porter uniquement sur le dos
- Il est obligatoire de présenter ce dispositif aux commissaires avant le départ de la course afin d'éviter tout risque d'utilisation non réglementaire



interdit



autorisé



Innovations techniques

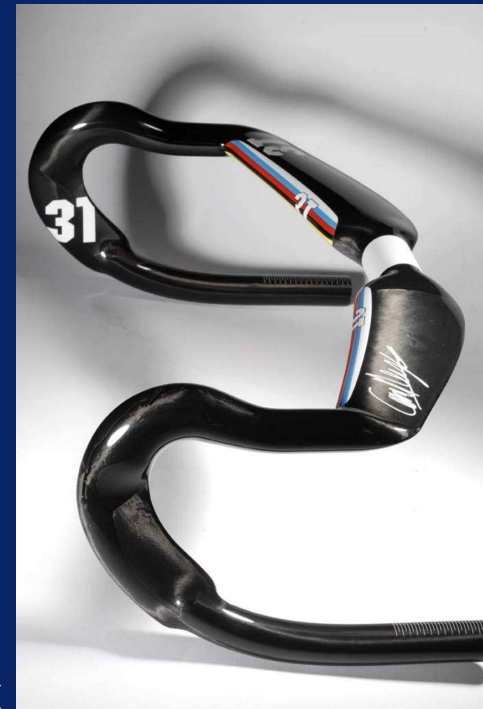
- En vertu des articles 1.3.004 et 1.3.005 du règlement technique de l'UCI et de la Charte de Lugano, l'UCI a décidé de ne plus tolérer l'utilisation d'innovations techniques en compétition comme un fait accompli
- Les innovations techniques doivent être soumises à l'avance à l'UCI, et approuvées par la Commission Matériel pour pouvoir ensuite être utilisées ensuite en compétitions

Tige de selle réglable



Cadre Delta7

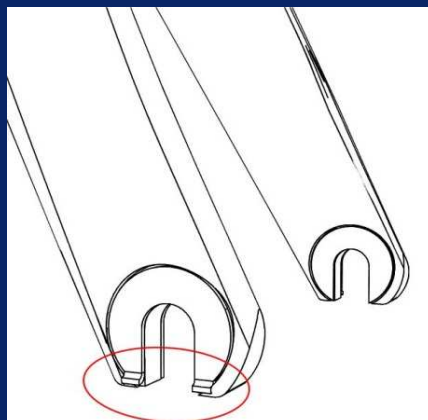
Guidon Sphinx





Modification du matériel

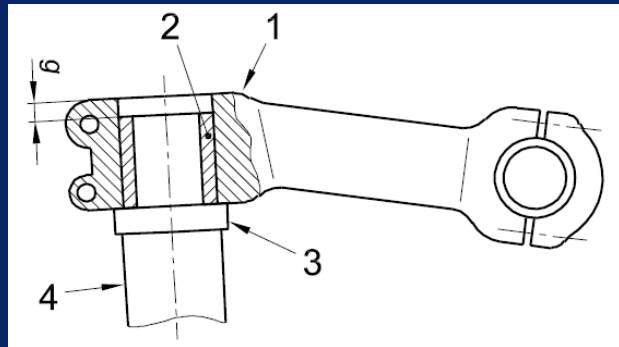
- Pour des raisons évidentes de sécurité, il est interdit de modifier le matériel utilisé en compétitions par rapport aux produits fournis par le fabricant
- Couper le bec de la selle, modifier des roues homologuées, limer les ergots de fourche, ajouter du tape au guidon afin de le rendre conforme à la règle 1:3, couvrir des trous ou des vis avec du tape (à l'exception de la valve des roues lenticulaires) ou transformer n'importe quelle partie de la bicyclette
- L'UCI ne permet aucune modification du matériel n'ayant pas été effectuée par le fabricant ou n'ayant pas reçu une autorisation préalable
- L'ajout de guidoline pour améliorer la prise en main est autorisé, mais elle doit être identifiable et positionnée uniquement aux emplacements des mains



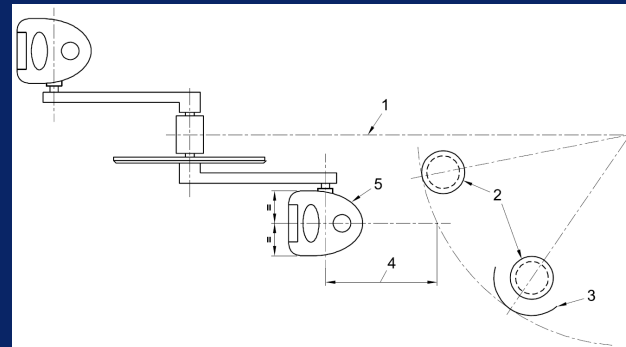


Normes Européennes de sécurité

- L'UCI exige que le matériel utilisé en compétition soit conforme aux normes officielles de qualité et de sécurité en vigueur
- Tous les cadres, fourches, guidons, roues, etc. devraient porter le label EN ou un autre label de sécurité international, prouvant que le matériel a été testé conformément aux normes de sécurité en vigueur
- Les mécaniciens et coureurs d'une équipe doivent savoir qu'il existe une Norme Européenne de sécurité EN 14781 applicable au matériel cycliste, à laquelle ils doivent se référer avant toute modification ou ajustement d'un élément de la bicyclette



$g < 5 \text{ mm}$



Distance 4 $> 89 \text{ mm}$

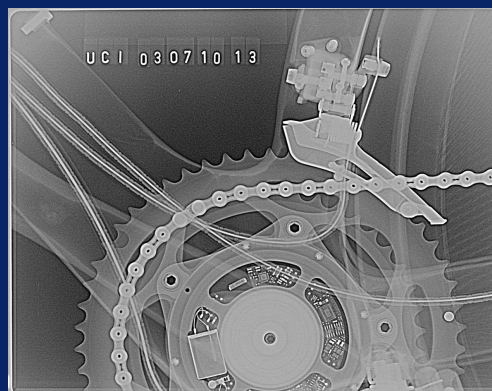


Insertion
 $> 65 \text{ mm}$



Moteurs embarqués

- Tour de France 2010 : un contrôle a été effectué à l'aide d'un scanner à rayons X afin de vérifier qu'aucun moteur ne se cache dans les cadres



- Tour de France 2011 : un contrôle a été effectué avec une caméra télescopique (endoscope) après démontage de la selle
- A l'avenir : les contrôles se feront à l'aide d'un appareil mesurant la présence éventuelle d'une induction magnétique dans le cadre, signe distinctif de la présence d'un moteur
- En cas de doute, la confirmation se fera à l'aide d'un endoscope industriel permettant de prendre des photos à l'intérieur du cadre
- Ce contrôle sera vraisemblablement effectué par l'Unité Matériel de l'UCI



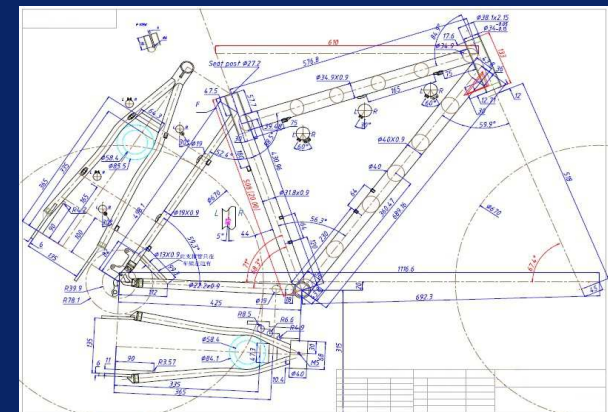
Contrôles homologation des cadres

- **Résumé de la procédure d'homologation des cadres et fourches**
- **Avantages de l'homologation des cadres et fourches**
- **Historique de l'homologation des cadres et fourches**
- **Quelques exemples de labels « UCI frame »**
- **Vérifications des labels « UCI frame »**
- **Signification des labels « UCI frame »**
- **Contrôles et sanctions de l'UCI**



Résumé de la procédure

- Tous les nouveaux modèles de cadres et fourches produits après le 1^{er} janvier 2011 doivent être homologués pour pouvoir être utilisés en compétitions (route, piste et cyclo-cross)
- Procédure d'homologation pas obligatoire pour les modèles plus anciens
- 3 procédures différentes existent :
 - Modèles "monobloc" (moulés) :
CLM et piste → procédure complète
Route et CX → procédure intermédiaire
 - Modèles "tubulaire" (assemblés) :
Toutes disciplines → procédure simplifiée
- Le contrôle des dessins 2D se fait à l'UCI et la conformité des prototypes est vérifiée à l'EPFL
- Label apposé par le fabricant uniquement : visible, indélébile et inséparable du cadre
- Liste des modèles homologués sur internet





Avantages de l'homologation

- Image plus professionnelle de l'UCI qui contrôle plus efficacement le matériel utilisé en compétition
- Diminution, facilitation et amélioration des contrôles par les commissaires avant le départ d'une épreuve
- Assurance aux coureurs et futurs clients d'acquérir un modèle conforme à la réglementation UCI
- Assurance d'éviter les polémiques et l'interdiction d'un équipement non conforme au départ d'une course
- Respect du règlement technique de l'UCI afin d'améliorer la sécurité et l'équité sur les épreuves
- Meilleure information du règlement UCI en vigueur aux fabricants avant de lancer une production en série

UCI

Commissaires

Licenciés / Equipes

Fabricants / Licenciés

UCI / Licenciés / Fabricants

Fabricants / Licenciés / Equipes



Historique de l'homologation

- 1^{er} septembre 2010 : Annonce par Pat McQuaid de la mise en place d'une procédure d'homologation pour 2011 durant Eurobike
- Oct - déc 2010 : Création de la procédure d'homologation et de tous les documents officiels
- 29 décembre 2010 : Début de partenariat avec OpenTrust®
- 14 janvier 2011 : Présentation de l'homologation à l'industrie et prise en compte des remarques et commentaires
- 1^{er} février 2011 : Entrée en vigueur de la version actuelle de la procédure d'homologation
- 3 mars 2011 : Premiers cadres validés (Corima, Felt, Cannondale)
- Juillet 2011 : Première apparition d'un cadre homologué avec le label (Cannondale) sur le Tour de France
- 5 août 2011 : 100^{ème} enregistrement de demande d'homologation
- 3 septembre 2011 : Nombreux cadres arborant le label « UCI frame » à l'Eurobike pour la saison prochaine
- 1 février 2012 : Succès de l'homologation après une année




Quelques exemples





Signification des labels « UCI frame »

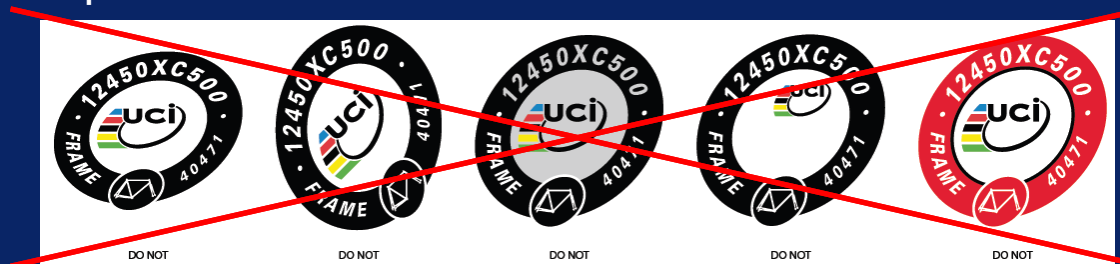
- La liste officielle de tous les modèles homologués est disponible sur le site internet de l'UCI
- L'homologation est obligatoire pour TOUS les licenciés dans TOUTES les disciplines 
- Le label « UCI frame » apposé sur un cadre signifie que le cadre et la fourche sont conformes au règlement UCI, mais cela ne garantit pas la conformité de la position du coureur
- Lors du contrôle d'un cadre labellisé, il n'y a plus besoin de :
 - Vérifier la forme triangulaire du cadre
 - Contrôler la règle 1:3 sur les éléments du cadre et de la fourche
 - Mesurer la distance entre l'axe de pédalier et l'axe des roues
 - Vérifier que les dimensions des tubes respectent le maximum de 8 cm et le minimum de 1/2.5 cm
 - S'assurer de la conformité générale du cadre (sloping, inclinaison des haubans, triangles de compensation,...)
 - Contrôler les freins intégrés au cadre ou à la fourche



Vérification des labels « UCI frame »

Cependant, les commissaires devront en plus :

- Vérifier parfois que le label apposé corresponde bien au fabricant et au modèle. Exemples :
 - Pinarello, FPDUE, Route → PINA-FP2-RD
 - Scott, Plasma 3, TT → SCOT-PLA3-TT
 - Corima, VIF, Piste → CORI-VIF-TR
 - Richard Sachs, Signature, CX → SACH-RSS-CX
- Noter les codes d'identification du cadre en cas de doute ou de problème de conformité
- Vérifier que le label fait bien 3 cm, qu'il est bien visible, indélébile et inséparable du cadre et le reporter dans les cas contraires



- Signaler à l'UCI tout cas de suspicion de modèle fabriqué après 2011 sans label



Contrôles et sanctions de l'UCI

- Contrôle inopiné à l'aide d'un instrument de mesures tridimensionnelles afin de vérifier la conformité des modèles labellisés, lors de n'importe quelle épreuve de route, piste ou cyclo-cross
- En cas de modèle non conforme possédant un label :
 - Homologation retirée au fabricant
 - Amende de 10'000 à 100'000 CHF au fabricant
 - Mise hors compétition du coureur licencié
 - Investigation sur l'équipe concernée
 - Performances non reconnues
- Contrôle en cours de tous les modèles présents sur le WorldTour grâce à une liste du matériel utilisé par les équipes en 2012
- Contrôles dimensionnels également sur les modèles sans label afin de vérifier leur conformité au règlement de l'UCI
- Vérification que les modèles non labellisés ont bien été produits avant 2011

} fabricant
responsable

} licencié responsable



Conclusion

- De nombreux contrôles doivent être effectués par les commissaires en très peu de temps
- La tâche des commissaires n'est pas facile, nous demandons aux coureurs d'être compréhensifs et coopératifs et de faire contrôler leur matériel suffisamment à l'avance
- L'UCI s'efforce d'établir des procédures de contrôle du matériel claires et répétables (inclinaison de la selle, horizontalité des avant-bras, etc.)
- En cas de doute, n'hésitez jamais à consulter l'UCI ou les commissaires
- Les procédures d'homologation faciliteront et amélioreront les contrôles effectués par les commissaires sur le matériel, mais le contrôle de la position n'en demeure pas moins nécessaire
- L'assurance de la mise en application des règles veille à l'équité et la sécurité des coureurs en compétitions et évite de désavantager les coureurs qui les respectent