



Règlement national pour la pratique du **BIKE TRIAL**

2018/2019

saison sportive
commission nationale des activités cyclistes



 
www.ufolep.org

Fédération sportive de
la ligue de l'enseignement
un avenir par l'éducation populaire

1.	<u>REGLEMENTATION GENERALE DES ACTIVITES</u>	3
1.1	<u>DEFINITION</u>	3
1.2	<u>LE CALENDRIER</u>	3
1.3	<u>ORGANISATION DES EPREUVES</u>	3
1.3.1	<u>LES EPREUVES</u>	3
1.3.2	<u>ORGANISATION TECHNIQUE DES EPREUVES</u>	4
1.4	<u>FORMALITES ADMINISTRATIVES</u>	4
1.5	<u>ENGAGEMENTS</u>	4
1.6	<u>CATEGORIES SPORTIVES</u>	4
1.7	<u>DEROULEMENT D'UNE EPREUVE</u>	6
1.7.1	<u>ACCUEIL : L'ORGANISATEUR DOIT CONTROLER :</u>	6
1.7.2	<u>PARCOURS</u>	6
1.7.3	<u>SECURITE</u>	6
1.7.4	<u>TEMPS IMPARTI</u>	6
1.7.5	<u>NEUTRALISATION</u>	7
1.7.6	<u>ZONES</u>	7
1.7.7	<u>POINTAGE</u>	8
1.7.8	<u>COMMISSAIRES :</u>	8
1.7.9	<u>SUIVEURS</u>	9
1.7.10	<u>PENALISATIONS</u>	9
1.7.11	<u>CHRONOMETRAGE</u>	9
1.7.12	<u>FAUTES TECHNIQUES :</u>	9
1.8	<u>RECLAMATIONS</u>	11
1.9	<u>CLASSEMENTS</u>	11
1.10	<u>RECOMPENSES</u>	12
1.11	<u>SANTE DES SPORTIFS</u>	12
1.12	<u>ATTITUDE DANS LA PRATIQUE</u>	13
1.13	<u>TENUE VESTIMENTAIRE</u>	13
1.14	<u>MATERIEL</u>	13
2.	<u>DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LA COMPETITION</u>	14
2.1	<u>GÉNÉRALITÉS</u>	14
2.1.1	<u>LA LICENCE UFOLEP</u>	14
2.1.2	<u>NON LICENCIES UFOLEP</u>	14
2.2	<u>LA DOUBLE LICENCE</u>	14
2.3	<u>LES ÉPREUVES DE BIKE TRIAL</u>	14
2.3.1	<u>VOIR CHAPITRE « 1.3.1 - LES EPREUVES »</u>	14
2.3.2	<u>CHAMPIONNAT NATIONAL UFOLEP DE BIKETRIAL</u>	14
3.	<u>ANNEXE 1 : BIU / EBU - CRITERES DE PARTICIPATION</u>	16

PREAMBULE

À l'occasion des épreuves de BikeTrial, les organisateurs et les participants veilleront à ce que l'état d'esprit et la philosophie qui les animent soient conformes à « Tous les sports autrement » prônés par l'UFOLEP.

À cette fin, il est utile de rappeler :

- que le vrai sportif ne se cantonne pas dans un type d'épreuves, mais participe également aux autres activités cyclistes organisées dans le cadre de l'UFOLEP.
- que l'esprit de club et la solidarité impliquent que chacun s'efforce de collaborer à l'organisation d'une (ou plusieurs) épreuve proposée par son association ou sa commission départementale.

Ce document régit l'ensemble des dispositions propres à la pratique du BikeTrial par les pilotes de vélos 20" à 26" au sein de l'UFOLEP.

L'activité est gérée par la C.N.S. Activités Cyclistes dans le respect des Statuts et Règlements généraux de l'UFOLEP.

1. REGLEMENTATION GENERALE DES ACTIVITES

1.1 DEFINITION

Le BikeTrial consiste à franchir des sections naturelles ou artificielles appelées « zones », matérialisées et parsemées d'obstacles, avec comme objectif principal de réaliser le parcours sans faute et toujours en moins de 2 minutes.

Ce sport est basé sur la maniabilité, l'équilibre, le franchissement et la vitesse d'exécution à vélo.

Les fautes de pilotage sont sanctionnées par des points de pénalités.

Le vainqueur est le concurrent qui totalise le plus petit nombre de points.

1.2 LE CALENDRIER

Le calendrier (départemental ou régional) sera établi dans le plus grand souci d'équité entre les clubs.

Il devra notamment préciser le lieu, la date et les coordonnées d'un responsable.

Chaque club aura la possibilité d'inscrire au moins une épreuve de BikeTrial à ce calendrier, dans la limite des dates disponibles et sous réserve de non-concurrence avec une autre organisation UFOLEP. Dans tous les cas la demande devra parvenir à la Commission départementale ou régionale (ou au Délégué) dans les délais fixés pour la réalisation de ce calendrier.

Ce calendrier devra être établi avant le début de la saison et communiqué à la Commission nationale des Activités Cyclistes ou au Responsable technique de l'activité.

Les Commissions sportives départementales ou régionales (à défaut, les Comités départementaux ou régionaux) veilleront, lors de l'élaboration du calendrier, à ce que deux épreuves ne se déroulent pas le même jour dans le département ou la région. Dans le cas contraire, les deux épreuves pourront être annulées par le Comité UFOLEP.

L'épreuve doit figurer au calendrier UFOLEP départemental, régional ou national.

1.3 ORGANISATION DES EPREUVES

Les épreuves de BikeTrial UFOLEP ne pourront être organisées que par des associations régulièrement affiliées à l'UFOLEP et sous contrôle du Comité départemental (ou régional).

Un club peut organiser une épreuve en collaboration avec une autre association, un Comité des Fêtes, une municipalité... en gardant le souci de la promotion de l'UFOLEP.

1.3.1 LES EPREUVES

La pratique du BikeTrial en compétition se fait dans le respect des règlements généraux de l'UFOLEP et des règlements spécifiques à l'activité, quel que soit le niveau de l'épreuve.

- 1 **Épreuve promotionnelle de BikeTrial UFOLEP** : « auto pointage » Épreuve facile de gestion pour les organisateurs, autogérée par les compétiteurs.
 - 2 **Épreuves officielles de BikeTrial UFOLEP** : Elles sont ouvertes à tous les pilotes de vélo 20" à 26", licenciés UFOLEP pour la saison en cours et sont dénommées « UFOBikeTrial »
- **Championnat départemental** : À partir de 2 associations du même département.
Appellation : UFOBikeTrial + nom ou N° du département

- **Championnat régional** à partir de 2 départements de la même région
Un Championnat comprend soit une épreuve unique soit un ensemble de manches permettant un classement final. Dans ce dernier cas, une ou plusieurs manches peuvent ne pas être prises en compte dans le classement final.
Appellation : UFOBikeTrial + nom de la région.
- **Épreuves interrégionales ou régionales** :
Épreuves multi régionales servant de sélection pour accéder au Championnat national.
Appellation : UFOBikeTrial + nom de la zone géographique majoritaire (exemple UFOBikeTrial CENTRE)
- **Championnat NATIONAL de BikeTrial UFOLEP 20" à 26"** : il rassemble les sélectionnés de différents Comités départementaux. Ce Championnat est TOUJOURS organisé sur une manche UNIQUE.
Il est exclusivement réservé aux licenciés UFOLEP.

1.3.2 ORGANISATION TECHNIQUE DES EPREUVES

Pour choisir un site, l'organisateur doit prendre en compte la configuration du relief et le potentiel humain disponible pour gérer l'épreuve.

L'association des différentes catégories dans chaque zone se fera toujours en tenant compte des ressources du terrain.

Il faudra toujours tenir compte du fait que les vélos de 26" ont un empattement plus important que les 20".

Nombre de zones par catégorie : entre 5 et 10. Nombre de tours à effectuer : 2 ou 3.

1.4 FORMALITES ADMINISTRATIVES

Demande d'autorisation en Préfecture (ou Sous-préfecture). Respecter impérativement les délais fixés par la Préfecture, ou sous-préfecture, concernée.

Les associations devront se conformer aux textes législatifs en vigueur ainsi qu'aux différents arrêtés préfectoraux ou municipaux.

Elles devront en outre respecter les directives émanant des Commissions départementales, régionales et nationales.

Toute épreuve organisée sans l'accord préalable de la Commission départementale sportive (ou du Comité départemental) ou sans respecter la législation ne pourra se dérouler sous l'égide de l'UFOLEP.

ASSURANCE : Pour toute manifestation l'organisateur doit obligatoirement souscrire un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile et individuelle **pour tous les participants ainsi que pour tous les bénévoles** couvrant la manifestation. Cette assurance est à contracter auprès de l'APAC, « ACT ».

Les associations organisatrices devront faire parvenir au Délégué départemental, immédiatement après chaque épreuve un compte-rendu de la manifestation (nombre de participants, classements ainsi qu'un rapport sur les éventuels incidents ou accidents).

1.5 ENGAGEMENTS

Les tarifs d'engagement doivent être modérés pour que la compétition soit accessible à TOUS les pilotes.

Il est conseillé de pratiquer un tarif réduit pour les moins de 16 ans et un autre pour les plus de 16 ans.

Il est possible de majorer les tarifs en cas d'inscription sur place.

Les tarifs d'inscription au Championnat national sont fixés par les Règlements financiers des Compétitions Nationales UFOLEP.

1.6 CATEGORIES SPORTIVES

En début d'année sportive chaque Département ou Région, établit une liste de Notoriété définissant la catégorie de valeur de chaque pilote pour l'année à venir.

Les nouveaux, avec l'accord des responsables locaux, se situeront dans la catégorie de valeur de leur niveau technique. Il est impératif que le positionnement soit effectué honnêtement afin de respecter l'égalité entre les concurrents.

En cas de litige le Groupe Technique National peut arbitrer le classement dans une catégorie adaptée mais également une demande de changement de catégorie en cours d'année.

La liste de Notoriété définit la catégorie de valeur et ne tient pas compte de l'âge hormis pour les catégories N5 & MAJOR.

Seuls les moins de 10 ans sont admis sur le tracé Orange (N5) et les plus de 30 ans pour la catégorie MAJOR..

Challenge Départemental ou Régional : si toutefois un pilote progresse rapidement et demande une montée il perdra les points acquis dans son ancienne catégorie.

Les valeurs références, pour des raisons de sécurité, peuvent varier de + ou - 10 cm en fonction du profil de l'obstacle et de son environnement. Il revient à chaque traceur de faire preuve de bon sens. Un obstacle difficile n'a d'intérêt que s'il est franchi au moins par un pilote, même si celui-ci doit mettre un pied.

Catégorie N5 : Fléchage ORANGE

- Apprentissage de l'équilibre et de la maniabilité. Zones en terrain au relief peu accentué, sans difficulté impressionnante
- Pas de sauts verticaux, ni de fortes descentes pour cette catégorie

Catégorie N4 : Fléchage VERT

- Apprentissage du franchissement en relief légèrement accentué sans difficulté dangereuse ou impressionnante.
- Des marches et des sauts de 30 cm maxi sont autorisés pour cette catégorie.

Catégorie N3 : Fléchage BLANC

- Maîtrise des franchissements et des déplacements latéraux.
- Zones de bon niveau technique.
- Des marches et des sauts de 60 cm maxi sont autorisés pour cette catégorie.
- Un espace de 60 cm entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie N2 : Fléchage Bleu

- Franchissement en relief accidenté.
- Zones de bon niveau technique.
- Des marches de 90 cm maxi, des sauts de 1m20 sont autorisés pour cette catégorie.
- Un espace de 0m90 entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie N1 : Fléchage Rouge

- Maîtrise de toutes les techniques du BikeTrial.
- Zones de haut niveau technique.
- Des marches de 1 m 20 et des sauts de 1 m 50 maxi sont autorisées pour cette catégorie.
- Un espace de 1m20 entre 2 obstacles est toléré.

Catégorie ELITE : Fléchage JAUNE

- Maîtrise de toutes les techniques du Bike Trial après validation par le Groupe Technique BikeTrial.
- Zones de très haut niveau technique.
- Des marches de 1 m 50 et des sauts de 2 m maxi sont autorisées pour cette catégorie.
- Un espace de 2 m entre 2 obstacles est possible dans la mesure de respect de la sécurité du pilote.

FÉMININES : Fléchage BLEU / BLANC / VERT / ORANGE suivant le niveau individuel.

- La couleur de référence pour un championnat est le **BLEU**. Néanmoins, les féminines peuvent rouler dans une catégorie empruntant une autre couleur de fléchage avec les précisions suivantes.
- Participation en catégorie **au-dessus**, dans ce cas elles sont classées avec les garçons.
- Participation en catégorie **en dessous**, dans ce cas elles sont classées en catégorie FÉMININES, mais après celles ayant roulé dans la catégorie de référence, c'est à dire le tracé **BLEU**.

Classement **BLEU** puis BLANC puis VERT puis ORANGE, pour établir le classement « FÉMININES ».

De ce fait les filles ayant couru en N2/N3/N4 & N5 seront retirées de ces classements (1.9).

MAJOR – « VETERANS » : Pilotes de 30 ans et plus – Nés en 1988 et avant -

Fléchage BLEU / BLANC / VERT suivant le niveau individuel.

- La couleur de référence pour un championnat est le **BLEU**. Néanmoins, les MAJOR peuvent rouler dans une catégorie empruntant une autre couleur de fléchage avec les précisions suivantes.
- Participation en catégorie **au-dessus**, dans ce cas ils sont classés dans cette catégorie.
- Participation en catégorie **en dessous**, dans ce cas ils sont classés en catégorie MAJOR, mais après les pilotes ayant roulé dans la catégorie de référence, c'est à dire le tracé **BLEU**.

Classement **BLEU** puis BLANC puis VERT, pour établir le classement « MAJOR ».

De ce fait les MAJOR ayant couru en N2/N3 & N4 seront retirés de ces classements (1.9).

Promotion du BikeTrial avec le KID BIKE

Il est fortement conseillé aux organisateurs de mettre en place une animation de Kid Bike sur leurs épreuves de BikeTrial afin de faire la promotion de notre sport auprès du jeune public.

Prévoir un encadrement sérieux de cette animation et la mise à disposition de Casques, Draisiennes, Vélo trial ou VTT de 16 pouces et 20 pouces. Voir le lien ressources : [ICI](#) et se référer au cahier des charges des rencontres UFOLEP Kid Bike qui est en cours de réalisation.

Catégorie « ELITE » :

Le Groupe technique BikeTrial de la Commission Nationale Activités Cyclistes UFOLEP décide chaque année de l'effectif et des pilotes pouvant accéder à la catégorie ELITE pour la saison suivante.

Actualisation annuelle des catégories :

En fin de saison, il sera procédé à une actualisation de la classification, montée ou descente de catégorie des pilotes en fonction des résultats de l'année écoulée.

1.7 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE

1.7.1 ACCUEIL : L'organisateur doit contrôler :

- la licence UFOLEP homologuée pour l'année en cours avec la photo.
- La date d'homologation doit être vérifiée impérativement ainsi que le niveau d'assurance requis (assurance de type R5).
- Si un pilote est non-licencié, il doit présenter un certificat médical de non-contre-indication de moins d'un an, autorisant la pratique du BikeTrial.
- En l'absence de ce certificat, le pilote ne sera pas inscrit.
- Le port d'un casque à coque rigide pour tous les concurrents.
- Le certificat médical pour les non-licenciés (*s'ils sont acceptés*).
- L'autorisation parentale pour les mineurs non accompagnés.
- La conformité des Vélos (Voir Article 1.14 page 13).
- Pour les épreuves avec contrôle technique fait avant le départ, un pilote peut avoir un second vélo mais il devra le présenter également lors du contrôle technique.
- Les vélos peuvent être placés dans un parc fermé jusqu'au départ.

1.7.2 PARCOURS

Le BikeTrial se déroule sur des Zones reliées par un parcours naturel appelé Inter Zone.

Le parcours peut être tracé sur un périmètre restreint (moins de 1 KM), mais il est conseillé de le faire sur un inter zone de 2 KM maxi à partir de 20" et de 5 KM maximum à partir de 26", afin d'éviter les bouchons.

Le circuit est à effectuer 2 ou 3 fois, suivant le nombre de zones, le kilométrage, le relief ainsi que le dénivelé.

À noter qu'il est intéressant, pour mieux gérer l'épreuve, de ne faire que 2 tours s'il y a au moins 7 zones tracées.

1.7.3 SECURITE

Toutes les mesures de sécurité visant à assurer le bon déroulement de la manifestation doivent être prises :

- application de la réglementation en vigueur
- assistance médicale
- assistance matérielle
- transmission d'informations

Tout balisage doit être clairement expliqué et toute zone dangereuse doit être bien signalée.

1.7.4 TEMPS IMPARTI

Pour avoir une bonne qualité d'organisation, il est important de fixer un délai pour la fin de l'épreuve.

Certaines épreuves peuvent néanmoins se faire sans temps de course strict.

La mise en place d'un temps de course doit être clairement annoncé aux pilotes avant le départ de la compétition, car celui-ci peut engendrer des pénalités et la mise en place de la neutralisation (1.7.5).

Une durée maximale est accordée à chaque concurrent pour réaliser l'épreuve.

Elle est calculée sur la base de 10 min par zone et de 15 min par kilomètre.

Un maximum de 60 min de retard sur le temps imparti, entraînant pénalité, est accordé au pilote.

L'organisateur doit donc calculer le temps imparti (en moyenne 5 h).

Les concurrents partent à l'heure fixée par l'organisateur, le retard au départ est pénalisé d'un point par minute. Le retard maximum autorisé est de 10 min ; l'heure prévue pour la fin n'est pas modifiée.

Passé ce délai de 10 min, le pilote est disqualifié.

Les concurrents sont pénalisés de 1 POINT par tranche de 5 minutes de retard à l'arrivée.

Ces points sont ajoutés au total des pénalités en zones et comptent dans le total final.

Passé le délai de 60 min, le concurrent ne sera pas classé.

Exemple : Épreuve de 6 Zones sur un parcours de 1 km à faire 3 fois.

1. 6 zones x 3 tours = 18 zones x 10 min => 180 min (3 h00)
2. 3 x 1 km = 3 km x 15 min => 45 min
3. Soit un temps imparti de 180 min + 45 min => 225 min (3h45 min)

Pour un pilote parti à 10 h, la fin de son épreuve est fixée à 13h45.

Jusqu'à 13h45, il aura de 1 à 12 points de pénalités de retard.

À 14h45, il est disqualifié.

Étant donné que des concurrents font de longs déplacements, il est primordial que le 1^{er} départ soit donné le matin de bonne heure, afin de pouvoir effectuer la remise des récompenses à une heure raisonnable (environ 17 h).

L'organisateur doit faire partir les pilotes à l'heure prévue.

Avant d'envoyer les pilotes en zone, il doit les convoquer 30 min avant le départ pour leur donner les dernières recommandations et règles générales ou particulières à l'épreuve.

Le départ est donné sur une aire dégagée et si possible sonorisée.

Au moment du départ, le concurrent reçoit sa fiche de pointage.

Le pilote doit se diriger, par l'inter zone, vers la zone qui lui est désignée.

Lorsqu'il y a de nombreux concurrents, 2 pilotes peuvent partir en même temps.

Dans ce cas, les 2 pilotes doivent appartenir à des catégories différentes.

Il est obligatoire que chaque pilote effectue les zones dans l'ordre, sauf avis différent du directeur de course.

Espacer les départs de 2 minutes.

1.7.5 NEUTRALISATION

Si le pilote « A » termine son 1^{er} tour avant que le dernier « X » ne soit parti, il faut faire attendre « A » et ne le faire repartir que lorsque « X » aura pris le départ.

Ensuite, il faut décompter à « A » le temps d'attente de son temps imparti.

Faire de même pour tous les pilotes ayant fait l'objet d'une neutralisation.

1.7.6 ZONES

On appelle « ZONES », les secteurs où se déroule la compétition. Le nombre varie de 5 à 10 par tour.

Exemple pour 6 zones (les tracés doivent être en adéquation avec la méthode suivante) :

- 2 zones faciles
- 2 zones du niveau
- 2 zones avec 1 ou 2 difficultés sélectives.
- Possibilité de tracer 1 ou 2 « zones de vitesse » en début de parcours. Celles-ci seront de moindre difficulté et le temps imparti sera réduit à 1 minute. Ce point doit être signalé à l'entrée de la zone.

Les zones sont choisies pour leur intérêt technique en prenant en compte le gabarit des vélos de 26" pour les zones tracées pour ce type de matériel.

Les organisateurs d'épreuves nationales doivent éviter les parcours trop connus des pilotes locaux et doivent veiller à utiliser de nouveaux secteurs vierges de tout passage (ceci afin de mettre tous les compétiteurs à égalité).

Les pilotes sont autorisés à reconnaître les zones uniquement à pied.

L'essai à vélo est strictement INTERDIT et peut entraîner la disqualification du pilote.

Une zone « NEUTRE » de 2 à 3 m de long, en terrain non accidenté doit précéder l'entrée de chaque zone. Elle est matérialisée par de la rubalise à gauche et à droite et 2 banderoles sont posées au sol à l'avant et à l'arrière. Dans cet espace ne se trouve UNIQUEMENT que le pilote qui attend l'autorisation du commissaire pour entrer en zone.

Les zones sont signalées, par un panneau ENTREE avec le numéro de la zone et un panneau FIN.

Ajout d'une mention « Zone de vitesse » pour la zone 1 et la Zone 2 si cette option est choisie.

Elles sont matérialisées, à droite et à gauche, par de la rubalise.

L'entrée et la sortie de zone doivent être à 2 m de tout obstacle significatif.

La banderole fixée par piquets, du départ à la sortie de zone, permet d'identifier clairement le début et la fin de zone pour le pilote, mais aussi pour le commissaire chronométrateur.

La largeur minimale du passage est de 1 mètre.

La longueur du parcours est d'environ 18 à 50 mètres, en fonction du relief.

Les banderoles doivent être fixées à 40 cm du sol en utilisant les ressources naturelles (arbres, rochers...), mais aussi à l'aide de piquets d'une longueur maximum de 60 cm.

Les piquets métalliques sont interdits. La partie supérieure ne doit pas être pointue. Ils doivent être inclinés vers l'EXTERIEUR de la zone afin de ne pas blesser un pilote en cas de chute.

Des flèches de couleur, en nombre suffisant, permettent aux pilotes d'identifier clairement leur parcours.

Elles seront positionnées en porte, pointe à pointe, pas de flèche isolée.

Les portes sont numérotées de l'entrée à la sortie, dans l'ordre croissant.

Un cercle entourera la dernière porte pour signifier aux pilotes que la porte précédera la sortie.

1.7.7 POINTAGE

Chaque concurrent reçoit une fiche de pointage lors de son départ.

Dès l'arrivée en zone il doit la donner au commissaire de zone qui la classe dans l'ordre d'arrivée (si mesure en place).

Le commissaire appelle le pilote pour effectuer sa zone, mais si celui-ci n'est pas prêt, le suivant peut partir.

Après son passage en zone, le concurrent reçoit du commissaire de zone la fiche pointée

Hors dispositions particulières, les zones doivent être effectuées dans l'ordre, le commissaire qui constate que la zone précédente n'a pas été pointée doit demander au pilote de retourner faire la zone oubliée.

Si le pilote refuse, voir chapitre 1.7.12. « 10 points »

À la fin de chaque tour, le pilote rend sa fiche à la table de contrôle et en reçoit une autre pour le tour suivant.

La perte de la fiche entraîne le comptage du tour au pointage de 10 points dans toutes les zones.

Le pilote est considéré comme « entré » ou « sorti » dès que l'axe de la roue avant passe l'entrée ou la fin de la zone.

1.7.8 COMMISSAIRES :

Dans chaque zone, il doit y avoir 1, et si possible, 2 commissaires de zone.

Un seul, âgé d'au moins 18 ans, sera désigné comme Chef de zone par le Directeur de course.

Rôle des commissaires :

- Pointer les concurrents.
- Renseigner les pilotes sur les différents parcours fléchés dans la zone.
- Assurer la sécurité des pilotes dans les endroits exposés ou si le pilote en fait la demande.
- Remettre en état la zone après dégradation (rupture de banderole, piquets arrachés, flèches tombées).
Un nécessaire de remise en état : banderole, flèches, marteau doivent être prévus dans chaque zone ou groupe de zones.
- Autorise le suiveur officiel à entrer en zone pour assister son pilote pour conseils et sécurité.

S'il y a 2 commissaires, les rôles seront partagés : (exemple d'organisation entre les 2 commissaires)

Le premier commissaire se place à l'entrée de zone, donne l'autorisation de départ au pilote, déclenche le chronomètre, annonce le temps restant, juge la zone et valide le pointage à la fin de la zone.

Le second commissaire collecte les fiches de pointage (si cette mesure est mise en place), annonce le pilote devant partir, juge le passage en zone et poinçonne la fiche de pointage en sortie de zone.

Pour être efficaces, les commissaires doivent parfaitement connaître le règlement et avoir repéré TOUS les parcours faisant partie de leur zone la veille ou au plus tard le matin de l'épreuve.

Durant le passage des pilotes ils doivent communiquer afin de juger parfaitement son parcours.

Le chronométrateur doit renseigner le pilote en lui indiquant le temps qui lui reste en zone :

1 min, 30 s, 15 s, puis 5, 4, 3, 2, 1, 0 s (fin du temps).

Seul le chef de zone est habilité à recevoir les réclamations émises UNIQUEMENT par les pilotes.

Tout litige doit être noté et faire l'objet d'un compte-rendu au Directeur de Course (**voir chapitre 1.8 Réclamations**)

Après tout litige dépassant 10 s de discussion, le chef de zone sort un carton jaune d'avertissement.

Après 20 s, le chef de zone sort un carton rouge comptant pour 10 points de pénalité.

La sanction est également valable pour un pilote dont le suiveur provoque le litige.

1.7.9 SUIVEURS

Chaque pilote peut être accompagné d'un **seul suiveur** qui assure les fonctions de conseil et de sécurité pour son pilote. L'organisateur peut lui remettre un dossard avec le même numéro que son pilote.

Celui-ci doit demander l'autorisation au commissaire pour entrer en zone, en particulier pour assurer la sécurité de son pilote dans un endroit jugé comme difficile validé par le commissaire.

Durant le passage en zone du pilote, le suiveur doit être discret s'il encourage son pilote.

Tout comportement exagéré sera sanctionné par le commissaire. (Litige avec le suiveur, voir chapitre Fautes techniques 1.7.10).

1.7.10 PENALISATIONS

Elles sont établies dans chaque zone par le Commissaire qui est **SEUL JUGE**.

Aucune décision ne doit être contestée en zone sous risque de sanction.

1.7.11 CHRONOMETRAGE

Les pilotes de TOUTES les catégories ont un temps limite de 2 minutes pour sortir de la zone, sauf pour les « Zones de vitesse » où le temps est réduit à 1 mn.

Le même temps est déterminé pour TOUTES les zones de l'épreuve.

Les lignes d'entrée et de fin de zone servent de début et de fin du chronométrage.

L'entrée et la sortie de la zone est effective lorsque l'axe de la roue avant franchit ses 2 limites.

Le commissaire doit donner son temps au pilote à 1 min de la fin, puis à 30 s, 15 s, 5, 4, 3, 2, 1s, 0 s fin du temps réglementaire. Passé ce délai, le pilote est pénalisé de 5 POINTS, **même s'il n'a posé aucun pied** en zone.

1.7.12 FAUTES TECHNIQUES :

Tout pied-à-terre posé isolément est pénalisé de 1 POINT.

Tout appui du CORPS (sauf la main) fait isolément est pénalisé de 1 POINT.

Tout appui du VELO (sauf les roues) fait isolément est pénalisé de 1 POINT.

L'appui de la protection de plateau et de la pédale n'est pas pénalisé.

Ces fautes s'additionnent et définissent les pénalités de points ci-dessous :

0 POINT :

- Aucun appui-pied (ou autre) dans le temps imparti.
- Frôler un obstacle avec le corps ou le vélo, SANS arrêt de progression.

- Survoler la banderole, par une seule roue, SANS rien toucher en dehors des limites de la zone.
- Sans appui, le 1^{er} pied sur la pédale, le 2^e pied passe l'axe longitudinal du Vélo.
- Faire tomber une flèche.

1 POINT :

- Poser un pied DANS ou HORS des limites de la zone.
- Avec un pied au sol, tourner la pointe du pied sans avancer.
- Appui de n'importe quelle partie du corps (sauf de la main pénalisé 5) ou du guidon. Les autres parties du vélo ont le droit de toucher.
- Appui de la POINTE du pied ou du TALON, lorsque la pédale est sur un obstacle et que l'aide apportée par le talon ou la pointe de pied est flagrante.

2 POINTS :

- TOTAL d'appuis isolés égal à 2.

3 POINTS :

- TOTAL d'appuis isolés égal à 3 ou 4.
- Glissement du pied au sol.

5 POINTS :

- TOTAL d'appuis isolés égal ou supérieur à 5.
- Chute.
- En équilibre, pose d'une main sur le sol ou sur un obstacle.
- L'axe d'une roue passe par-dessous une banderole.
- Survoler une banderole avec les deux roues
- Toucher le sol ou 1 obstacle, main ou roue, en dehors des limites de la zone, après le survol de la banderole.
- Après l'entrée en zone, si, en reculant, l'axe de la roue arrière repasse la ligne d'entrée.
- Les 2 roues passent par-dessus une rubalise, latérale ou intermédiaire.
- Bris des limites de la zone.
- Prise de 2 appuis simultanément (2 Pieds au sol, Corps + Vélo, 2 Appuis du Corps, 2 Appuis du Vélo).
- Avec 1 pied au sol, enlever la main du guidon pour s'appuyer ou déplacer le vélo. Tirer le guidon avec les deux mains juxtaposées est autorisé.
- Avec 1 pied au sol, si le 2^e pied passe l'axe longitudinal du vélo.
- Avec 1 appui pédale, si le 2^e pied passe l'axe longitudinal du vélo et se pose sur le sol ou autre obstacle.
- Se faire pointer sans franchir la zone.
- Lors du passage d'une porte obligatoire, si les 2 roues ne passent pas entre les flèches, survol par une roue.
- L'axe de roue avant ou arrière passe dans le parcours d'une autre catégorie.
- Renverser le panneau d'entrée avec la roue arrière
- Renverser le panneau de sortie avec la roue avant.
- Changer la position du pied au sol par mouvements de la pointe et du talon.
- **Ne pas être sorti de zone au bout du temps prévu, 1 minute ou 2 minutes, même si aucun appui compté.**

10 POINTS :

- Omission d'une zone et refus de retourner la faire (1.7.7)
- Incorrection envers un commissaire (délibération après épreuve ou Carton rouge en zone).
- Modification d'une zone par le pilote ou son suiveur.
- Perte du carton de pointage, 10 points par zone.

DISQUALIFICATION :

- Omission de 2 zones et plus.
- Incorrection grave envers un commissaire (délibération après épreuve).
- Vélo non conforme, même en cours d'épreuve.
- Dépassement du temps imparti (temps prévu + 60 min).
- Absence injustifiée d'un pilote devant monter sur le podium. (Voir chapitre « Récompenses »).

INCIDENT MÉCANIQUE :

- En cas d'incident mécanique, le pilote doit tout mettre en œuvre pour poursuivre sa zone. Dans le cas contraire, il sera en situation d'échec et sera compté 5 points.

1.8 RECLAMATIONS

Un pilote conteste une décision, il doit le faire dans les 30 min suivant la fin de l'épreuve.

La réclamation est adressée au Directeur de Course qui réunit les différentes parties concernées pour statuer sur le litige : les commissaires, le délégué national ou régional et toute autre personne responsable désignée par le Directeur de Course. Après délibération le pilote est appelé pour s'expliquer et entendre la décision définitive.

Si aucun accord n'intervient, le pilote peut faire un recours en adressant une réclamation officielle conformément aux Règlements administratifs et sportifs de l'UFOLEP. Dans les 48 heures par lettre recommandée accompagnées d'un chèque de 80 euros (pour la saison 2019) à :

Responsable National du BikeTrial UFOLEP
Monsieur Jacky ROBICHON
 21, Route de Pierrefitte - 18260 VAILLY sur Sauldre

1.9 CLASSEMENTS

Les classements sont établis pour chaque catégorie en fonction des points obtenus et des pénalités reçues dans les zones.

Le vainqueur est celui qui totalise le moins de points.



Tenir compte des dispositions particulières des catégories en cas de participations de FEMININES et de MAJOR pour établir les classements des catégories N2, N3, N4 & N5 (voir 1.6 page 5).

Si 2 concurrents sont à égalité, ils sont départagés :

- 1 Aux nombres de 0, 1, 2, ou 3
- 2 Au meilleur tour.
- 3 Au temps total de course si celui-ci est mis en place.

Si l'égalité persiste, les ex aequo effectueront le parcours d'une zone choisie par le Directeur de course pour les départager.

Il sera pris en compte : Premièrement, le pointage - En second, le chronométrage.

Points attribués à l'issue de chaque épreuve comportant plusieurs manches :

1° : 30 points	9° : 13 points
2° : 27 " "	10° : 11 " "
3° : 25 " "	11° : 10 " "
4° : 23 " "	12° : 9 " "
5° : 21 " "	13° : 8 " "
6° : 19 " "	14° : 7 " "
7° : 17 " "	15° : 6 " "
8° : 15 " "	

Tous les suivants ayant terminé, 5 points

Concurrents ayant abandonné, 1 point

Classement final d'un Trophée sur plusieurs manches :

Il est tenu compte des MEILLEURS RESULTATS.

Pour les trophées sur plusieurs manches, il est possible soit de comptabiliser l'ensemble des manches, soit d'éliminer, pour chaque pilote, la plus mauvaise performance. Un pilote ayant changé de catégorie en cours d'année sera classé a priori dans la dernière catégorie à laquelle aura participé le pilote.

Points de bonification :

Pour les trophées sur plusieurs manches, il est possible de favoriser l'effort de participation individuelle en ajoutant 5 points de bonification par épreuve courue.

Pour les pilotes ayant changé de catégorie au cours du trophée, les points de bonification seront uniquement attribués dans la catégorie où le pilote aura fait le plus d'épreuves.

En cas d'égalité, ce sera dans la dernière catégorie à laquelle aura participé le pilote.

1.10 RECOMPENSES

Il est recommandé aux organisateurs d'épreuves, sous l'égide de l'UFOLEP, de soigner particulièrement l'accueil des participants.

Rappel : Les PRIX et PRIMES en ESPECES sont INTERDITS à l'UFOLEP

Les lots en nature ne devront pas constituer, du fait de leur valeur, une attribution déguisée de prix en espèces.

Un licencié UFOLEP acceptant de recevoir, même à titre exceptionnel, de l'argent ou des lots de valeur, en échange de la pratique du sport, encourt des sanctions pouvant aller jusqu'à la radiation.

Tout don éventuellement recueilli par les organisateurs devra être utilisé pour assurer les frais d'organisation et l'achat de récompenses honorifiques (coupes, médailles, fleurs).

Il est interdit, dans une épreuve organisée sous l'égide de l'UFOLEP, d'attribuer des lots en nature en dehors des récompenses honorifiques : coupes, médailles, fleurs, maillots de champion, en fonction du classement.

Tous les lots de valeur doivent être attribués par tirage au sort sur l'ensemble des participants.

Il est souhaitable d'offrir un souvenir à tous ceux qui ont participé à la préparation et au déroulement de l'épreuve. Rappelons qu'à l'issue d'une épreuve, un moment de convivialité autour d'une boisson, d'un buffet est à la fois recommandé et apprécié.

Manches intermédiaires d'un Championnat : Voir consignes ci-dessus.

FINALE d'un Championnat : Les récompenses d'un Championnat, régional ou départemental sont remises lors de la finale aux concurrents ayant obtenu le plus de points sur les épreuves qu'il est prévu de comptabiliser.

Pour chaque catégorie, s'il y a au minimum 3 pilotes classés, il est remis :

1 °/ médaille OR	} Récompenses pouvant être offertes Par l'UFOLEP régionale ou départementale.
2 °/ médaille Argent.	
3 °/ médaille Bronze.	

L'absence d'un pilote sur le podium sans aval du Directeur de course entraînera sa disqualification.

Un diplôme ou autre souvenir doit être donné à TOUS les pilotes classés.

Coupes et lots sont prévus par le club organisateur

Les récompenses honorifiques (coupes, maillots, médailles) ne seront remises que dans les catégories où 3 concurrents au moins ont participé

CHAMPIONNAT NATIONAL – Voir chapitre 2.3.2 page 14

Pour chaque catégorie, il est remis :

1 °/ médaille OR + maillot de Champion national	} Récompenses offertes par l'UFOLEP Nationale
2 °/ médaille Argent	
3 °/ médaille Bronze	

Classement par équipes : un Trophée est remis aux 3 premiers Clubs – 5 meilleurs résultats sur 8 catégories.

1.11 SANTE DES SPORTIFS

Contrôles médicaux :

L'USAGE de STIMULANTS et PRODUITS DOPANTS est INTERDIT.

Afin de sauvegarder la santé des sportifs, des contrôles peuvent être effectués, sans préavis, à tout moment, après un entraînement, lors d'une épreuve ou d'un critérium, par un médecin mandaté par le Ministère de la Jeunesse et des Sports ou l'une de ses Directions régionales.

Le contrôle se déroule sous la forme d'un prélèvement d'urine dont les échantillons sont expédiés, pour analyse, au Laboratoire National de Lutte contre le Dopage.

Chaque pilote retenu sera prévenu individuellement et sera accompagné par une Escorte jusqu'au lieu de contrôle

Le sportif désigné doit se soumettre au contrôle. En cas de refus ou de non-présentation dans le délai indiqué, un procès-verbal de carence est dressé.

L'accès au poste de contrôle antidopage, situé à proximité du lieu de la compétition, doit être clairement indiqué et fléché.

L'organisateur est tenu de prévoir, pour le bon déroulement du contrôle médical, un local adéquat composé de trois pièces distinctes : la première pour l'attente, la seconde pour les opérations administratives et la troisième pour le prélèvement, avec toilettes et eau courante. Outre table et chaises, l'organisateur doit prévoir de déposer dans la pièce pour le

prélèvement, des bouteilles d'eau minérale capsulées, en quantité suffisante.

En cas de contrôle positif, la Commission nationale de lutte contre le dopage première instance de l'UFOLEP sera saisie.

1.12 ATTITUDE DANS LA PRATIQUE

Le sportif, l'organisateur et le dirigeant se doivent d'avoir une conduite décente et appropriée, et de respecter l'environnement. Il est utile de rappeler que par leur conduite et leurs attitudes les pilotes et dirigeants offrent l'occasion de juger la fédération à laquelle ils appartiennent.

1.13 TENUE VESTIMENTAIRE

- Port du casque à coque rigide obligatoire.
- Chaussures assurant la protection de la cheville des 2 côtés : vivement recommandé.
- Pantalon ou (short avec protège-tibias fortement conseillé).
- Gants : vivement conseillés.
- Maillot à manches longues conseillé

Le port du maillot aux couleurs du club auquel appartient le licencié doit être fortement encouragé.

Les tenues aux couleurs de groupes sportifs professionnels ou strictement publicitaires sont interdites.

Au côté des éventuelles inscriptions publicitaires figurant sur ce maillot, il est indispensable de réserver un emplacement suffisamment important où le nom du club sera inscrit lisiblement. Il est d'autre part souhaitable qu'apparaisse également le sigle UFOLEP.

Sur les maillots de Champions régionaux ou Départementaux UFOLEP, seules les inscriptions publicitaires du partenaire régional ou départemental sont autorisées à la condition qu'elles n'occupent, en aucun cas, plus d'espace que le libellé fédéral qui devra se composer du sigle UFOLEP et du nom de la région ou du département.

Sur les maillots de Champion national seul peut être ajouté le nom du club.

Toute autre publicité que celle du partenaire national est interdite.

Le port du maillot de Champion national UFOLEP de BikeTrial n'est autorisé que dans les épreuves de Bike Trial et en dehors des épreuves délivrant un titre (donc interdit sur les Championnats départementaux, régionaux ou nationaux).

Pour toute cérémonie protocolaire d'une épreuve officielle, une tenue correcte est exigée.

En cas de non-respect de cette règle, l'intéressé (e) se verra REFUSER l'accès au podium.

1.14 MATERIEL

Vélos avec roues de MOINS de 26 pouces :

Vélo de BikeTrial, Vélo Bicross, draisiennes.

Vélos avec roues à partir de 26 pouces :

Un vélo de BikeTrial, VTT à partir de 26".

Caractéristiques techniques de tous les vélos :

- Le cadre et les freins doivent être en bon état.
- Les leviers de freins ne doivent pas avoir une forme ou une extrémité dangereuse.
- Les câbles doivent être terminés par des embouts de protection.
- Les parties saillantes de plus de 10 mm doivent être protégées.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées.
- Les ajouts de guidon type « Cornes de vache » sont interdits.

Contrôle technique :

Avant chaque épreuve, il sera procédé à une vérification des Vélos. Le départ sera INTERDIT aux concurrents dont le vélo ne sera pas conforme ou ne répondra pas aux normes de sécurité

(Fêlure sur cadre, fourche, guidon, absence de selle si celle-ci est prévue par le constructeur...) ou dont la tenue sera en infraction avec les règles énoncées ci-dessus (Chapitre 1.13).

Une contremarque sera apposée sur le cadre, peinture ou autocollant spécifique.

- Pour les épreuves avec contrôle technique fait avant le départ, un pilote peut avoir un second vélo mais il devra le présenter également lors du contrôle technique.

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES POUR LA COMPETITION

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 LA LICENCE UFOLEP

Elle est valable du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante.

Toute personne occupant un poste de dirigeant ou de commissaire de course doit être titulaire d'une licence UFOLEP.

L'homologation de la licence suit les règles générales de l'UFOLEP (certificat médical préalable de non-contre-indication à la pratique sportive de compétition, datant de moins d'un an).

2.1.2 NON LICENCIES UFOLEP

Dans le cas d'épreuve à caractère compétitif ouverte :

À des non-licenciés : Au titre de la découverte des non licenciés peuvent être accueillis sur nos épreuves locales.

La présentation par ceux-ci d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du BikeTrial en compétition, datant de moins d'un an, **est obligatoire**.

Par contre ceci doit rester exceptionnel et ne pas se reproduire sur plusieurs épreuves.

Orienter ces néo pratiquants vers la prise d'une licence dans un club UFOLEP.

À des licenciés d'autres fédérations : La présentation par ceux-ci de leur licence est obligatoire.

Les organisateurs doivent souscrire une assurance temporaire « **ACT** » pour tous les participants et les bénévoles de l'organisation.

Dans toutes les manifestations de Biketrial, les mineurs non licenciés doivent présenter un certificat médical et une autorisation parentale.

2.2 LA DOUBLE LICENCE

Si un pilote veut pratiquer son sport dans une autre fédération, il peut le faire soit au sein de son club s'il a la double affiliation, soit dans un autre club adhérent de la fédération qui intéresse le pilote.

2.3 Les ÉPREUVES DE Bike Trial

2.3.1 VOIR CHAPITRE « 1.3.1 - LES EPREUVES »

Seuls les licenciés UFOLEP peuvent prétendre à un titre fédéral (départemental, régional, national).

2.3.2 CHAMPIONNAT NATIONAL UFOLEP de BikeTrial

Ce Championnat est TOUJOURS organisé sur une manche UNIQUE

Il est exclusivement réservé aux licenciés UFOLEP.

Ils devront avoir participé à au moins une épreuve qualificative pour prétendre à une sélection au Championnat National, sous le contrôle du Groupe technique National de BikeTrial UFOLEP.

Il rassemble les sélectionnés de différents Comités départementaux.

Engagements :

1. Le Comité départemental organisateur élabore le dossier d'inscription et le propose à l'UFOLEP Nationale.
2. L'UFOLEP Nationale envoie le dossier d'inscription à tous les départements pour information aux clubs.
3. Ce dossier doit parvenir dans les départements au moins 2 mois avant l'épreuve.
4. Le dossier d'engagement est adressé au responsable du GT BikeTrial par le délégué du département organisateur.

5. Les sélectionnés de chaque département sont inscrits collectivement par leur Comité Départemental, sur la fiche prévue à cet effet et jointe au dossier d'engagement. Chaque sélectionné doit avoir participé à une épreuve qualificative si celle-ci est exigée annuellement par la CN des Activités cyclistes pour l'année en vigueur. Il intègre honnêtement la catégorie de niveau qui lui correspond.
6. Sa licence doit avoir été homologuée au moins 8 jours avant cette épreuve.

Le tarif d'engagement est fixé chaque année par le Comité directeur national.

Classements individuels : ouverts à tous les pilotes faisant partie de la liste de Notoriété de leur département ou Région établie en début d'année sportive.

Le classement est établi s'il y a au minimum 3 pilotes d'une même catégorie

Un pilote non inscrit sur une liste de Notoriété ne pourra pas participer au National.

CATEGORIES : Voir 1.6 pages 4, 5 & 6

Classements par Équipes :

Chaque association y participe en additionnant les points correspondants au classement de TOUS les pilotes engagés sur la Championnat National.

Les points sont attribués en fonction de la place suivant le barème habituel inscrit au chapitre 1.9 page 11.

Le dossier d'engagement est adressé par le Délégué départemental

- Soit au responsable de la CNS. Activités Cyclistes
- Soit au membre de la CNS qui le représentera sur l'épreuve

(Dans les délais spécifiés par les organisateurs) à charge pour celui-ci de communiquer la liste des engagés au département organisateur.

Ce dossier comprend obligatoirement :

- La liste des engagés, signée par le Délégué départemental et, s'il y en a un, le responsable départemental ou régional du BikeTrial
- La photocopie des licences non obligatoire si inscription par internet une liste certifiée par le Délégué et portant le n° des licences et leur date d'homologation
- Il est inutile d'envoyer un chèque, la Comptabilité nationale vous enverra le montant à régler après l'épreuve.

Amendes, Motifs donnant lieu à amende :

- Absence de présentation de licence
- Licence incomplète (absence de photo)
- Absence non justifiée du sélectionné

Le présent Règlement National UFOLEP pour la pratique du BikeTrial

a été mis à jour par le groupe de travail BikeTrial UFOLEP,

Il remplace et annule toutes les éditions précédentes ainsi que les tirages sans date.

MODIFICATIONS apportées le 14/11/2018 à Bourges.

Applicable à titre expérimental pour la saison 2018/2019

3. ANNEXE 1 : BIU / EBU - Critères de participation

- **Relations avec la B.I.U. - BikeTrial International Union.**

- La B.I.U. est à l'origine de la fondation du sport appelé BikeTrial.
- Celui-ci a été déposé par décret par le ministère des affaires internes Tchécoslovaque, à Prague, le 25 juin 1992.

C'est une organisation indépendante en charge du développement au niveau international des activités suivantes :

- - BikeTrial
- - Blind BikeTrial
- - Push BikeTrial
- - Nature ride activities
- Depuis 1997, l'UFOLEP est en lien avec la B.I.U. La France est un membre A.

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

BIU :

- Championnat du monde de BikeTrial
- Coupe du monde indoor de BikeTrial

EBU :

- Championnat d'Europe de BikeTrial
- Coupe d'Europe de BikeTrial
- Coupe d'Europe indoor de BikeTrial

- **CATEGORIES B.I.U.**

- **Groupe A**

ELITE	JAUNE	Pilotes de 18 ans dans l'année courante ou 17 ans si validé par le groupe technique.
SENIOR	ROUGE	Pilotes de 19 ans dans l'année courante
JUNIOR	ROUGE	Pilotes de 16, 17 et 18 ans dans l'année courante.

- **Groupe B**

MAJOR	BLEU	Pilotes de 35 ans & plus dans l'année courante
MINIME	BLEU	Pilotes de 13, 14 et 15 ans dans l'année courante
BENJAMIN	VERT	Pilotes de 10, 11 et 12 ans dans l'année courante Catégorie Mixte
POUSSIN	BLANC	Pilotes de 7, 8 et 9 ans dans l'année courante Catégorie Mixte
FEMINA	Blanc/Bleu	Pilotes Féminines de 13 ans et plus avec zones mixées entre parcours Bleu & Blanc et avec symbole distinctif "Femina on Green" ou "Femina on Blue".

Matériels :

Les pilotes des catégories **POUSSIN & BENJAMIN** doivent utiliser un vélo avec des roues de **maximum 22"**.

Les pilotes des catégories Féminine, Minime, Major, Junior, Senior et Elite peuvent utiliser le vélo de leur choix.

- **Chaque année, les pilotes français en possession d'une licence UFOLEP valide, reconnue par la B.I.U., peuvent participer aux épreuves internationales.**
- **Il n'y a pas de limite pour constituer l'équipe nationale.**
- **Tout pilote ayant le niveau peut demander à s'inscrire en catégories ELITE.**
- **La différence entre les catégories nationales et BIU devra être prise en compte car le niveau pourra être plus élevé.**
- **Il est demandé aux pilotes souhaitant participer de respecter les critères suivants.**
- **Possession d'une licence UFOLEP en cours de validité.**
- **Avoir un niveau sportif adéquat avec la catégorie B.I.U. le concernant.**
- **Avoir participé régulièrement aux épreuves nationales, régionales et départementales organisées par l'UFOLEP.**
- **Avoir pris connaissance du règlement international de la B.I.U.**
- **La demande de participation doit être formulée auprès du Délégué national de la B.I.U., seul habilité à envoyer la liste des engagés pour chaque niveau de compétition.**
- **Le délégué devra communiquer la liste des pilotes au plus tard 30 jours avant la compétition.**
- **30 jours avant la compétition publication par la B.I.U. de la liste totale des participants.**

- Un droit d'entrée est fixé annuellement par le B.I.U. qui est acquitté par le compétiteur ou sa famille.
- Si un pilote retardataire s'inscrit 15 jours avant la compétition, son droit d'entrée sera majoré de 1.5 fois le prix de base.
- Si un pilote retardataire s'inscrit entre le 14^e jours et le 4^e jour avant la compétition, son droit d'entrée sera majoré de 2 fois le prix de base.
- Règles pour la participation aux épreuves internationales
- Le pilote doit s'engager :
- à être présent pour les formalités administratives à l'heure prévue par le pays organisateur.
- à être présent pour les cérémonies d'ouverture et de clôture à l'heure prévue par le pays organisateur et porter la tenue de l'équipe nationale.
- à être représentatif de la France et de l'UFOLEP nationale en ayant un comportement adapté pendant la durée des compétitions.
- Tout pilote sélectionné devra signer la charte de recommandations et de bonne conduite l'engageant personnellement ainsi que son entourage en tant que membre de la délégation nationale UFOLEP.
- Pour les pilotes mineurs, cette charte est signée par les parents.

**Pour tout renseignement complémentaire,
s'adresser aux responsables nationaux BikeTrial UFOLEP**
Mr Jacky ROBICHON :
robichon.jacky@wanadoo.fr
ou
Mr Jean Luc CHEVALIER :
biketrial.folep.france@orange.fr

Liens WEB :

- Site internet BikeTrial UFOLEP Nationale : [lci](#)
- Groupe Facebook BikeTrial UFOLEP Nationale : [lci](#)