



# REGLEMENT VTT 2012-2016

*Modifié le 18 juin 2013*

## 1 - REGLES GENERALES

### Constitution des équipes

- Voir la fiche sport

### Matériel

- La pratique du VTT se fait sur des vélos adaptés.
- La taille des roues pourra aller de 24 à 29 pouces.

### Le classement

**Le classement d'un concurrent** sur chaque épreuve est établi :

- au trial, d'après le total des points obtenus
- en slalom-vitesse, d'après les temps obtenus
- au cross, d'après les places obtenues.

**Le classement individuel** sur chaque épreuve donne lieu à l'attribution de points correspondant au classement dans l'épreuve (1er -> 1 point, 2ème -> 2 points, etc...), sauf si deux ou plusieurs concurrents sont à égalité de performance dans une épreuve. Dans ce cas, ils se partagent les points. (Exemple : les 11ème, 12ème, 13ème et 14ème concurrents classés en Trial ont le même total de points. Les points obtenus par ces quatre concurrents seront donc de :  $(11+12+13+14) / 4 = 12,5$  points)

Ces points servent de base au classement par équipes.

**Le classement final** s'établit en supprimant la 12èmecote de l'équipe (total de points le plus élevé), ceci afin de préserver la notion de joker, de nuancer une contreperformance d'un concurrent ou un ennui technique (bris de matériel, crevaison). Cette mesure respecte la prise de risque et protège l'équipe.

Le classement individuel filles et garçons par épreuve sont séparés. Le classement final est obtenu en additionnant les points obtenus par les garçons et les filles de la même équipe.

**La disqualification** prononcée pour geste anti-sportif, tricherie ou **le non-départ volontaire** à une des épreuves ainsi que **le manquement grave aux règles de sécurité** sera traité comme un abandon plus une pénalité de 100 points, le tout ajouté au résultat de l'équipe. **(nombre de concurrents + 1) + 100 points à l'équipe.**

Cette règle s'applique également au cross, en cas par exemple, d'échange de vélo entre les concurrents. La cote correspondant à une disqualification ne pourra être considérée comme un joker et sera donc obligatoirement gardée dans le classement final.

Ces sanctions sont prononcées par le jury ou par la CMN.

Le non départ volontaire n'inclut pas l'abandon avant épreuve pour cause de blessure avérée.

**L'abandon en cours d'épreuve** sera crédité de la place de dernier + 1 place.

(ex : si 110 concurrents => 111).

#### **Cas d'égalité :**

En cas d'égalité à la fin des trois épreuves, on prend la **11<sup>ème</sup> cote** pour départager, puis, si nécessaire, la 10<sup>ème</sup> puis la 9<sup>ème</sup> et ainsi de suite.

**Aucune équipe de trois** concurrents ne sera autorisée à participer.

Dans toutes les épreuves, un concurrent peut-être aidé par une tierce personne lors d'une réparation mais le changement de vélo, des jantes reste interdit.

Vérification de la conformité des vélos à l'épreuve (**cadre-fourches-jantes**) qui resteront les mêmes pour les 3 épreuves. Le cadre, la fourche et les jantes seront marqués pour que ceux-ci ne soient pas changés pendant l'épreuve. Le changement est autorisé pour les pédales, le plateau, et les pneus.

Dans le cadre du Championnat de France, les règles de sécurité devront être respectées notamment dans la circulation des V.T.T. (casques obligatoires) en dehors des épreuves sous peine de sanction (ci-dessus).

En Trial et slalom-vitesse, on fait partir les dossards numéro 1 de chaque équipe puis les n°2, les n° 3 et les n° 4. Tirage au sort des passages des équipes réalisés avant le Championnat de France à la Direction Nationale.

Le responsable de l'équipe décide de l'ordre de passage de ses concurrents qui reste le même pour le Trial et le Slalom Vitesse.

**La publicité sur les maillots** devra être conforme au règlement général de l'UNSS (pas plus grand que l'identification de l'A.S.). Voir articles III.3.49, III.3.50 et III.3.51 du « Règlement intérieur » de l'UNSS et l'annexe 3 qui précise les règles.

## **2 - TRIAL MANIABILITE**

Parcours d'obstacles naturels ne devant pas subir de détérioration ou de modification de structure, ceci afin de garantir l'équité de l'épreuve.

**L'épreuve** se déroule sur un parcours de **200 à 300 mètres maximum** présentant des difficultés variées. Elle devra être effectuée en continuité.

**La durée** de l'épreuve est de 3 à 4 minutes maximum.

Les zones de trial à réaliser **en continuité** présenteront :

- des difficultés techniques (virages serrés ...)
- des obstacles (branches, trous, pierres ...)
- des ruptures de relief (pente raide, fossé, talus ...)
- ce parcours fera appel à l'équilibre et aux techniques de franchissement ainsi qu'à l'engagement.
- dans l'épreuve féminine, le parcours devra pouvoir être essentiellement exécuté en enroulé.

#### **Recommandations du tracé :**

- pour les filles : si l'enroulé reste prépondérant, quelques franchissements d'environ 20 cm pourront être proposés.
- pour les garçons collégiés : en enroulé, franchissements possibles jusqu'à environ 60 cm.
- pour les garçons lycéens : en enroulé et avec des franchissements jusqu'à environ 80 cm.

**Chaque zone comportera de 9, 12 ou 15 segments** de valeurs différentes, en fonction de la difficulté (1, 3 ou 5 points). L'équilibre entre les différents segments sera respecté.

15 segments (5 segments à 1 point, 5 segments à 3 points, 5 segments à 5 points, soit 45 points) et 12 segments (4 segments à 1 point, 4 segments à 3 points, 4 segments à 5 points, soit 36 points) sont le **minimum exigible en championnat de France et d'académie.**

9 segments (3 segments à 1 point, 3 segments à 3 points, 3 segments à 5 points, soit 27 points) sont le **minimum exigible pour un championnat départemental.**

Pour le championnat de France, il est conseillé de tracer 6 zones (4 correspondant au niveau de difficulté des garçons et 2 correspondant au niveau de difficulté des filles).

Les difficultés de niveau I devraient être réussies par 90 % des participants.

Les difficultés de niveau II devraient être réussies par 50 % des participants.

Les difficultés de niveau III permettront de départager les meilleurs afin d'éviter un trop grand nombre d'égalités. Elles devraient être réussies par 5 % des participants.

Le tracé doit permettre de supprimer le «tenu». La C.M.N. décidera, en dernier ressort, de modifier cette position en cas de problèmes de sécurité.

Les rubalises placées à une hauteur d'environ 20 cm doivent délimiter un chemin de progression qui sera pour cela d'une largeur suffisante. Elles ne peuvent constituer un élément supplémentaire de difficulté.

Dès que la rubalise est touchée par le pilote, par un élément du vélo ou franchie par au moins une des roues (moyeu) il y a faute, les points attribués au segment seront perdus.

Tout appui permettant de s'équilibrer ou d'améliorer la propulsion sera considéré comme une faute (0 point).

**En cas de faute ne nécessitant pas de réparation**, le concurrent **doit reprendre sa progression immédiatement**. Le jeune officiel lui signalera une première fois puis si le concurrent ne repart pas, il l'avertira en lui expliquant les risques encourus et au deuxième avertissement, il lui annulera le segment suivant.

Un concurrent ayant posé le pied à terre sur le parcours ne pourra pas avoir une quelconque partie de son vélo en dehors du parcours lorsqu'il redémarre.

Les phases de surplace ne pourront dépasser 5 secondes (comptées à voix haute par le jeune officiel). Tout dépassement du temps entraînera la perte des points du segment.

**En cas de concurrent rattrapé** le concurrent qui rattrape est prioritaire, le concurrent rattrapé doit sortir du circuit sur ordre du jeune officiel ou du jury. Il reste sous les ordres des jeunes officiels ou du jury pour reprendre sa progression au moment jugé le plus opportun par ceux-ci. Le segment qui a servi de zone tampon est à refaire, le concurrent conserve les points précédemment acquis.

Les piquets ou autres supports (sardines ...) de la rubalise ne doivent pas présenter un effet de dangerosité.

Pour chaque segment franchi sans faute, le concurrent obtiendra le nombre de points attribués à ce segment. Il marquera 0 point en cas de faute quelle qu'elle soit.

A la fin de chaque zone, le concurrent aura le total de points cumulés sur sa zone.

La reconnaissance de la zone est réservée aux seuls concurrents. Elle doit se faire à pied, sur le parcours. Il est strictement interdit de toucher aux obstacles et éléments des zones de trial sous peine de disqualification.

Si casse du matériel avérée dans un segment le concurrent marque 0 point pour ce segment s'il y pose le pied. Néanmoins, s'il parvient à sortir du segment sans pose de pied, il marque les points dédiés à ce segment. De plus, il a la possibilité de réparer. Dans ce cas, il reprend, au moment choisi par le juge, dans le segment où il a posé le pied. Il conserve les points précédemment acquis, mais perd les points du segment dans lequel il s'est arrêté.

Le concurrent débute le segment lorsque l'axe de sa roue avant (moyeu) a franchi la ligne d'entrée de ce segment. Il sort du segment quand l'axe de la roue avant franchit la ligne et qu'il entre dans un autre segment.

**Pour cette épreuve :**

- Cornes interdites
- Embouts de cintre bouchés
- La selle ne peut être enlevée
- Casque coque rigide (normes C.E.) obligatoire, jugulaire serrée
- Les pédales plates sans cale-pieds sont fortement conseillées
- Les points obtenus sont connus par le candidat à la fin du parcours
- La transmission de conseil technique ou coaching pendant l'épreuve est INTERDITE quelque soit le moyen de communication.

L'utilisation de l'oreillette ou autre matériel est INTERDITE.

=> En cas de non respect de ces règles, la CMN se réunira en commission de discipline et sera habilitée à prendre des mesures appropriées.

### 3 - SLALOM - VITESSE

L'épreuve se déroule sur un parcours de 400 à 1000 mètres présentant des déclivités (pas trop importantes) et des obstacles (pas trop difficiles) Ce parcours pourra emprunter les parties plates voire montantes qui nécessiteront des changements de braquets. Le parcours doit être tracé dans l'esprit « Slalom-Vitesse » et non « Descente ».

**Dans le cadre d'une épreuve à 2 manches**, le classement se fait par addition des temps de chacune des manches. Si le concurrent ne termine pas une manche, le temps attribué à celle-ci sera celui du dernier plus 1 seconde.

La durée de l'épreuve est de 1 à 2 minutes.

En collège, les départs seront donnés toutes les minutes et toutes les 30 secondes en Lycée.

**Ces écarts pourront être adaptés** en fonction des conditions locales. Un contrôle intermédiaire pour empêcher des départs prématurés (en cas de chute ou d'incident de parcours) doit être mis en place.

Le parcours ne comportera pas de brusque rupture de pente. Il n'y aura aucun obstacle abrupt ou nécessitant un franchissement aérien obligatoire.

Ce parcours sera choisi pour ses critères techniques. Il privilégiera le pilotage plutôt que l'engagement (plusieurs possibilités de trajectoire, appel aux capacités de lecture et de décision du pilote).

Départ 1 pied à terre.

Pas d'obstacle dans les axes possibles de dérapage et de sortie.

Protections autour des zones sensibles à prévoir.

Le tracé sera matérialisé de manière large. Le traçage du parcours sera effectué des deux côtés à l'aide de rubalise (ou autre). Les supports piquets devront être flexibles et de hauteur suffisante (1m20 minimum hors sol). Pas de piquet en fer si possible (privilégier ceux en polycarbonate pour ne pas blesser en cas de chute).

Un concurrent coupant le rubalisateur (chute) reprendra son tracé à l'endroit exact de sa sortie de piste.

**Matériels :**

- Cornes interdites
- Embouts de cintre bouchés
- Gants obligatoires et tenue longue conseillée
- Les protections plus complètes sont acceptées.
- Casque coque rigide ajusté (normes C.E. obligatoires), jugulaire serrée.

La reconnaissance du parcours à VTT sera autorisée durant de la compétition dans un créneau horaire défini par l'organisateur et dans les conditions prévues par l'organisation.

Elle se fera de manière continue du haut vers le bas !

La reconnaissance à pied est possible dans les conditions et les créneaux horaires déterminés préalablement par l'organisateur.

Elle ne pourra en aucun cas être possible en même temps que des créneaux horaires de reconnaissance à VTT, sauf si elle emprunte un chemin parallèle au tracé officiel.

Un parcours de substitution ou une modification du parcours peut être demandé jusqu'au dernier moment par la C.M.N.

Un concurrent rattrapé perd la priorité sur le parcours et doit s'écarter pour laisser passer celui qui l'a rattrapé.

## 4 - CROSS

Epreuve avec départ sur une zone large. Pas de rubalise au sol.

La déclivité positive maximum du parcours devra être de 40 mètres maximum au kilomètre.

La largeur doit permettre à chaque équipe de positionner un pilote sur chaque ligne.

### **Zone départ :**

Espace suffisant avec :

- 1 zone neutre (public + zone des équipes en attente/échauffement).
- 1 zone de course permettant la mise place des équipes (chambre d'appel, vérifications diverses,) des box prolongés par un large cône de départ, une 1<sup>ère</sup> ligne droite assez longue, un 1<sup>er</sup> virage dégagé.

**Le choix du box** se fera en fonction du classement à l'issue des 2 épreuves (Trial + Slalom/Vit).

**Placement libre** des équipiers dans le box mais **une distance d'1 mètre doit les séparer dans le couloir.**

L'accès libre à la ligne de départ est interdit. Les concurrents doivent attendre leur désignation en chambre d'appel pour s'y rendre.

**Le parcours** doit présenter les spécificités du VTT, à savoir maniabilité, gestion de l'énergie, du pilotage, et de l'engagement en sécurité. □ Un concurrent rattrapé perd la priorité sur le parcours et doit s'écarter pour laisser passer celui qui l'a rattrapé. Les portions très roulantes ne devront pas excéder 20 % du parcours.

L'épreuve durera environ 30 à 50 minutes en fonction des catégories.

**Les montées longues et à fort dénivelé sont à éviter.** On privilégiera des successions de petites difficultés animant la course et plus en accord avec les capacités énergétiques des élèves.

**Zone d'arrivée** : la ligne d'arrivée est matérialisée au sol mais également par des banderoles aériennes si possible.

Prévoir un entonnoir juste après l'arrivée pour le classement des pilotes.

Pas d'arrivée en descente.

La zone d'arrivée sera suffisamment longue et large pour permettre un éventuel sprint. Espace de secours, espace de récupération /restauration, espace de dégagement sont à prévoir.

**Organisation :**

Il faut hiérarchiser les priorités => Garantir la sécurité du départ à l'arrivée, garantir la bonne tenue de l'épreuve (gestion du classement).

**Matériels :**

- Cornes bouchées autorisées
- Embouts de cintre bouchés
- Casque coque rigide (normes C.E.) obligatoire
- Le parcours sera clairement balisé pour éviter toute confusion ou égarement des concurrents. Dans les parties en descente, des piquets de 1m20 minimum baliseront la piste.
- Pour être classé à son rang, le concurrent devra franchir la ligne en possession de son vélo.

L'utilisation de l'oreillette ou autre matériel est INTERDITE.

=> En cas de non respect de cette règle, la CMN se réunira en commission de discipline et sera habilitée à prendre des mesures appropriées.