

# Règles Techniques et de Sécurité des épreuves cyclistes sur piste

# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2. ESPACE DE PRATIQUE : LE VELODROME .....</b>	<b>4</b>
2.1. Classement des équipements sportifs .....	4
2.2. Affiliation.....	4
2.3. Eléments de sécurité de l'équipement .....	4
2.4. Autres matériels de sécurité.....	6
<b>3. SECURITE DES UTILISATEURS .....</b>	<b>7</b>
3.1. Matériel utilisé par les pratiquants .....	7
3.1.1. Vélo .....	7
3.1.2. Casque .....	7
3.1.3. Gants.....	7
3.1.4. Trousse de secours de l'éducateur ou de l'entraîneur.....	8
3.1.5. Autres équipements .....	8
3.2. Consignes de sécurité.....	8
3.3. Rôle du chef de piste .....	9
<b>4. ORGANISATION D'EVENEMENTS.....</b>	<b>10</b>
4.1. Déclaration à l'administration .....	10
4.1.1. Déclaration .....	10
4.1.2. Assurance.....	10
4.1.3. Coordonnateur Sécurité .....	10
4.1.4. Nombre de participants.....	10
4.1.5. Structures de secours .....	11
4.2. Mesures de sécurité durant l'évènement.....	13
4.2.1. Généralités.....	13
4.2.2. Comportements des concurrents et des encadrants .....	13
4.2.3. Gestion des accidents de course .....	14
<b>5. ANNEXE .....</b>	<b>15</b>

## 1. Introduction

Ce document ne se substitue pas à la réglementation Fédérale. Des références régulières à celle-ci permettent de s'y référer. Il a pour objectif principal de préciser les règles de sécurité. Il apporte également quelques préconisations dans la gestion d'un vélodrome et dans l'organisation de compétitions dans le domaine de la sécurité.

Le périmètre de ce document s'applique à toute épreuve, compétition ou manifestation à caractère sportif, se déroulant sur un vélodrome, donnant lieu ou non à classement.

Tout organisateur d'une épreuve cycliste sur vélodrome doit avoir présent à l'esprit que la sécurité est prioritaire, pour l'ensemble des acteurs soit pour les compétiteurs, les spectateurs et tous les membres de l'équipe d'organisation. En conséquence, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer cette sécurité.

Pour cela, il doit en tenir compte dans la conception de son organisation. Organiser une épreuve cycliste est une action sérieuse et responsable où tout doit être étudié, reconnu et déterminé minutieusement, tant sur les détails de l'aire de pratique que sur les aménagements techniques autour de celle-ci.

**La Fédération Française de Cyclisme étant fédération délégataire, elle est la seule à pouvoir faire disputer des épreuves attribuant des titres de "champion de France". Elle est seule habilitée à faire disputer des épreuves ouvertes aux coureurs titulaires d'une licence "élite", ayant un contrat de travail avec un groupe sportif déclaré auprès de la Fédération internationale de tutelle (Union Cycliste Internationale).**

Les fédérations affinitaires agréent les championnats départementaux, régionaux et nationaux de leurs licenciés en précisant « championnat départemental », « régional » ou « national » suivi de la dénomination de la fédération concernée. Dans le respect de la réglementation fédérale, les DO (Détails d'Organisation) doivent être envoyés aux référents départementaux et régionaux de la FFC.

Le règlement des manifestations organisées sur un vélodrome, se doit de respecter les règles techniques et sportives comme détaillées dans la réglementation fédérale. Ces règles sportives ne peuvent faire l'objet d'adaptation sur le fondement de l'article L.131-16 du Code du sport.

Les règles de sécurité et de secours doivent être en adéquation avec la structure et le niveau de compétition.

Il est rappelé qu'aucune adaptation des règles de participation à une manifestation ne doit avoir un impact quelconque sur la sécurité des pratiquants.

## 2. Espace de pratique : Le vélodrome

### 2.1. Classement des équipements sportifs

La procédure de classement d'un vélodrome se trouve décrite au titre III, CHAPITRE 4 ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE, paragraphe 6 de la réglementation Fédérale. A titre d'information, les niveaux et critères de classement des vélodromes figurent en annexe.

La Fédération Française de Cyclisme préconise une visite de l'équipement tous les 10 ans afin de s'assurer que les normes de sécurité décrites dans ce document se trouvent toujours respectées et que le niveau de classement de l'équipement peut être renouvelé. Toute modification structurelle importante du vélodrome, impactant les éléments décrits dans le tableau de classement des vélodromes (cf chapitre 5), doivent faire l'objet d'une information auprès de la Commission Nationale Piste qui décidera de l'opportunité d'organiser une nouvelle visite de classement.

Tout vélodrome non classé disposera d'une période définie selon le niveau des recommandations formulées sur le rapport de visite pour se mettre en conformité. Au-delà, si les recommandations n'ont pas été mises en œuvre dans les délais impartis, l'affiliation de l'équipement à Fédération Française de Cyclisme ne pourra être accordée avec pour conséquence l'interdiction d'y organiser des compétitions sous l'égide de la Fédération Française de Cyclisme.

### 2.2. Affiliation

Le vélodrome doit être affilié annuellement à la Fédération Française de Cyclisme s'il doit accueillir des compétitions sous l'égide de la Fédération.

### 2.3. Eléments de sécurité de l'équipement

Chaque vélodrome présente des caractéristiques propres. En effet, il existe des normes réglementaires pour accueillir en toute sécurité les pratiquants et des compétitions. Le but de ce document n'est pas de décrire l'exhaustivité de ces dernières que l'on retrouve dans la réglementation UCI mais d'en lister les plus importantes et celles qui semblent incontournables de respecter.

- La longueur, mesurée par une ligne de mensuration, située à 20 cm du bord extérieur de la côte d'azur, varie de 133,33 à 500 mètres
- La largeur, qui doit être constante sur l'ensemble du tracé et proportionnelle à la longueur afin d'éviter les accrochages, varie de 5 à 10 mètres
- L'inclinaison des virages par rapport à l'horizontal peut atteindre 51°. Elle définit les vitesses minimales et maximales de sécurité
- La forme de la piste (allongée, moyenne, ronde) a un impact direct sur la longueur des lignes droites et des virages

Quel que soit le revêtement de la piste (bois, béton, asphalte, synthétique, résine), la surface doit être plane et homogène.

En outre, d'autres éléments de sécurité sont indissociables pour garantir une pratique en toute sécurité :

- La balustrade extérieure : Elle entoure le bord extérieur de la piste et assure la protection des coureurs et des spectateurs. Elle doit être stable, avoir une hauteur totale de 90 cm minimum et présenter un encochement progressif. La partie

inférieure doit être complètement pleine et lisse sur au moins 65 cm au-dessus de la piste et ne présenter aucune aspérité ni de partie saillante. La couleur de la balustrade doit trancher nettement avec la couleur de la piste. Si ce n'est pas le cas, une bande de couleur bleu azur et d'une hauteur de 10 cm doit être tracée au bas de la partie pleine de la balustrade en contact avec la piste.

- La balustrade intérieure : Elle est destinée à matérialiser le bord intérieur de la zone de sécurité, à contenir et à canaliser les coureurs victimes de chutes et l'ensemble des autres acteurs qui n'ont pas l'autorisation d'accéder à la zone de sécurité. La balustrade doit être érigée sur le bord intérieur de la zone de sécurité. Pour les vélodromes qui en disposent, elle doit être pleine et lisse, stable, solidement ancrée au sol, d'une hauteur minimale de 120 cm, constituée d'un matériau translucide (la balustrade devra être transparente) et disposer d'une main courante axiale. L'axe transversal de la piste doit se situer symétriquement au milieu d'un panneau de verre afin de faciliter la visée de la photo-finish sur les lignes de poursuite. Aucun panneau publicitaire ne peut y être apposé. Des portillons aménagés dans la balustrade intérieure doivent permettre et sécuriser les entrées et les sorties de piste des compétiteurs. Ils sont obligatoirement fermés pendant le déroulement des courses et des entraînements. Ils doivent avoir une ouverture de 2,00 m minimum, ne pas constituer un obstacle en cas de chute et ne s'ouvrir que vers le centre piste. En l'absence de balustrade intérieure, lors de compétitions, il est préconisé aux organisateurs de matérialiser cette zone afin de compenser partiellement ce manque pour canaliser l'ensemble des acteurs et des flux sur la zone de sécurité. Le positionnement d'obstacles dans l'aire centrale (tunnel d'accès, poteau, bloc électrique, etc.) doit respecter une distance de sécurité minimale de 10 mètres par rapport à la côte d'azur. Si inférieur à 10 m, obligation de balustrade intérieure ou d'un système de protection (filet + crashpad).
- La côte d'azur : Cette bande de roulement est située le long du bord intérieur de la piste et permet aux cyclistes d'accéder aisément de la zone de sécurité de la piste. D'une largeur minimale de 10 % de la largeur de la piste, elle est peinte en bleu azur.
- La zone de sécurité : Cette zone est circulaire et permet aux coureurs de prendre de la vitesse afin de monter sur la piste mais également de ralentir puis de quitter la piste. Elle permet aussi aux entraîneurs, arbitres et assistants de procéder aux opérations de départ et de réceptionner les cyclistes victimes de chutes sur la piste. Aucun objet ne doit se trouver sur cette zone de sécurité (ni bloc de départ, ni horloge, ni compte-tours).
  - Pour le niveau de classement national, à partir du bord intérieur de la piste (côte d'azur comprise), cette zone de sécurité est constituée d'une largeur de 4 mètres minimum pour les pistes de 250 mètres, 2,5 mètres pour celles de moins de 250 mètres.
  - Pour le niveau de classement régional, cette valeur est de 50% de la largeur de la piste. Lorsque la largeur de l'ensemble de la zone de sécurité et de la côte d'azur est inférieure à ces valeurs, ou lorsqu'il existe un emmarchement entre la zone de sécurité et l'aire intérieure, il est obligatoire de disposer une balustrade transparente d'au moins 1,20 mètre de hauteur sur le bord inférieur de la piste afin de garantir la sécurité des coureurs.
- En cas de facteur de chute supérieur à 1 m entre zone de sécurité et l'aire centrale (décaissement), la balustrade intérieure doit présenter une hauteur de 2 m au niveau du pourtour concerné.

- Le passage souterrain ou tunnel d'accès : Pour éviter la traversée de la piste, l'accès sur l'aire centrale doit être assuré par un tunnel. La mise en place d'un tunnel vise à éviter les collisions que pourraient engendrer une traversée piétonne ou cycliste tout en assurant la continuité de l'activité sportive en cours. En l'absence de souterrain ou de tunnel d'accès ou de passerelle, la traversée de la piste ne pourra se faire que sous l'autorisation du chef de piste ou du corps arbitral.
- L'éclairage : Lorsqu'il est prévu, il doit répondre aux conditions de sécurité en vigueur (cf. tableau des critères de classement en annexe) et doit être doublé d'un éclairage de secours indépendant du réseau électrique. L'éclairement attendu doit être mesuré en tout point de la piste et exprimé en lux : l'éclairement d'une surface qui reçoit, d'une manière uniformément répartie, un flux lumineux d'un lumen par mètre carré.

#### **2.4. Autres matériels de sécurité**

- Défibrillateurs : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 les ERP (établissements recevant du public) de catégories 1 à 4 (recevant entre 25 et 300 personnes) ont l'obligation de s'équiper d'un défibrillateur. L'obligation pour les ERP de catégorie 5 se fera au 1<sup>er</sup> janvier 2022 et concernera les établissements sportifs clos et couverts. De plus, il est important de noter qu'il n'y a pas de permis pour utiliser un défibrillateur, et que tout le monde peut en faire l'usage. Par décret n° 2007-705 du 4 mai 2007 relatif à l'utilisation d'un DAE (défibrillateur automatisé externe), toute personne, même non-médecin, est habilitée à utiliser un DAE, quel que soit son âge.

### 3. Sécurité des utilisateurs

#### 3.1. Matériel utilisé par les pratiquants

##### 3.1.1. Vélo

Le matériel est réglementé et spécifique à l'activité sur piste.

La pratique est autorisée pour les enfants, avec un vélo adapté à leur morphologie et selon la piste.

L'utilisation d'un vélo de route peut être tolérée sous condition que l'inclinaison des virages le permette. Dans ce cas, la mixité vélo de piste / vélo de route est interdite.

Particularités pour les épreuves de demi-fond :

- Les vélos de demi-fond sont très spécifiques pour cette pratique. Ce sont les seuls vélos dont la réglementation permet d'avoir des roues de tailles différentes. La roue avant a un diamètre de 600 contre 700 pour la roue arrière. En outre, ces vélos (toujours pour raison de sécurité) possèdent une fourche "à chasse légèrement négative", des supports de potence et de selle afin d'éviter l'affaissement à haute vitesse dans les virages. Enfin, les pneus sont interdits et les boyaux doivent être collés et entoilés afin d'éviter de déjanter en cas de crevaison. La réglementation complète et précise de la discipline se trouve dans la réglementation fédérale (Cotes des vélos, machine d'entraînement, tenues vestimentaires, règles etc).

Particularités selon les épreuves avec engins motorisés :

- Les motos pour la pratique du demi-fond doivent être conformes au dessin reproduit à l'article 3.6.028 du titre III du règlement de l'UCI et respecter les normes édictées aux articles 3.6.007 à 3.6.028 de ce même règlement.
- Les vélomoteurs destinés à suppléer à l'entraînement humain doivent respecter les normes édictées aux articles 3.6.029 à 3.6.051 du titre III du règlement de l'UCI

##### 3.1.2. Casque

Le port du casque rigide, homologué en conformité avec les différentes normes officielles de sécurité en vigueur (CE EN 1078, ANSI et SNELL), est obligatoire sur toutes les compétitions et entraînements, même sur la zone de sécurité et sur les pistes d'échauffement. Celui-ci doit être porté correctement, c'est-à-dire placé parfaitement à l'horizontal en station debout. Le casque doit être correctement fixé autour du crâne et bien serrer sous la mâchoire.

##### 3.1.3. Gants

Le port de gants est obligatoire et imposé par la réglementation Fédérale lors des compétitions Fédérales et des entraînements. Ils permettent de protéger la main et les doigts fortement exposés.

### 3.1.4. Trousse de secours de l'éducateur ou de l'entraîneur

Une trousse de secours pour les premiers soins doit également être prévue par l'encadrement du coureur, y compris sur les séances d'entraînement, afin d'apporter les premiers soins en cas d'accident. Le contenu de cette trousse n'est pas déterminé par le code du sport, néanmoins il est recommandé que cette trousse de secours contienne du matériel de type secouriste non périmé. Il n'est pas recommandé d'y faire figurer des médicaments (délivrance uniquement par des professionnels de santé, risque d'allergie, d'intolérance et/ou de contre-indication, date limite de péremption).

- Compresses stériles en conditionnement individuel,
- Pansements hydrostatiques pour saignement de nez (type COALGAN)
- Sparadrap en boîte de pansements prédécoupés
- Ruban de tissu adhésif (si possible hydro-allergisant)
- Bande de pansements prédécoupés
- Gants à usage unique en latex
- Ciseaux à bouts ronds,
- Couverture de survie isotherme non stérile,
- Antiseptique cutané en uni-dose 5 ml type Chlorhexidine aqueuse Gilbert 0,5 %,
- Sérum physiologique uni-dose 5 ml (nettoyage ou lavage oculaire),
- Pince à épiler notamment pour les échardes de bois

### 3.1.5. Autres équipements

- Blocs départ : Ils devront être construits de manière à pouvoir être déplacés facilement hors de la surface de la piste en 5 secondes maximum. Les blocs de départ devront être testés et approuvés par le délégué technique de l'UCI ou le président du Collège des arbitres lors d'une compétition

## 3.2. Consignes de sécurité

Certaines règles sont à respecter sur un vélodrome. C'est au chef de piste (voir chapitre 3.33.3Rôle du chef de piste) de faire respecter l'ordre et de s'assurer de la sécurité de tous les cyclistes pendant les échauffements et les entraînements. Toutefois, chaque coureur doit être responsabilisé et connaître ces principes de base :

- Le sens de rotation est toujours « corde à gauche »,
- Le port du casque est obligatoire,
- Le port de gants est obligatoire,
- Il est interdit de traverser la piste. Le passage souterrain doit être utilisé lorsqu'il existe
- Monter sur la piste depuis l'intérieur de la piste (côte d'azur ou zone de sécurité) sans gêner les coureurs qui sont déjà en piste,
- Interdiction de monter en piste en prenant appui sur la balustrade extérieure (risque d'accident avec les autres concurrents en action),
- Ne jamais faire demi-tour sur la piste,
- Ne jamais dépasser par l'intérieur un coureur se trouvant à la corde,
- Conserver sa ligne. Lorsque l'on veut s'écarter ou se rabattre, donner un coup d'œil rapide vers l'arrière pour s'assurer que l'on ne va gêner personne,
- Lorsque l'on roule en groupe, les passages de relais s'effectuent toujours à l'entrée du virage,
- Lorsqu'il y a un nombre important de coureurs sur la piste, il faut organiser une ou plusieurs files pour éviter les risques d'accrochage. Dans ce cas, prendre les

précautions nécessaires pour relayer et doubler : le coureur qui veut s'écarter à l'entrée d'un virage, doit regarder derrière et s'assurer qu'une autre file n'est pas en train de doubler. Dans ce cas, il prolonge son relais pour permettre un dépassement en toute sécurité,

- Doubler un coureur ou un groupe se fait par au-dessus,
- Pas de départ arrêté sauf si cela est signalé au reste des coureurs en piste (sifflet, chef de piste avec drapeau),
- Ne pas discuter à 2 de front,
- Pour faciliter l'évolution en piste, le coureur ou le groupe à l'échauffement se situe à la ligne bleue afin de laisser le « bas » de la piste au(x) coureur(s) en train de faire des efforts, des déblocages ou exercices,
- Ne pas rester en piste quand on a terminé son échauffement ou son entraînement. Rejoindre très rapidement la zone de sécurité et le quartier réservé aux coureurs,
- S'arrêter progressivement en roulant sur la côte d'azur. Lorsque la vitesse est suffisamment réduite, dégager immédiatement la piste,
- Ne jamais stationner son vélo en bord de piste. Toujours le ramener au centre piste.

### **3.3. Rôle du chef de piste**

Sur un vélodrome, le(la) chef(fe) de piste s'assure que les conditions sont réunies pour favoriser l'évolution des cyclistes en sécurité. Il(Elle) est coordinateur des coaches en bord de piste pour permettre un enchaînement sécuritaire et optimal des efforts ou exercices spécifiques lors des sessions d'entraînements ou d'échauffement. En ayant une vue panoramique de la piste, son rôle est d'être vigilant à toute manœuvre ou comportement risquant de mettre en péril la sécurité des pratiquants, des encadrants et des spectateurs. Il(Elle) doit connaître les règlements en vigueur de la discipline et le règlement intérieur de l'équipement (s'il existe). Lors des entraînements et échauffements, pour émettre des signaux sonores ou visuels le cas échéant, il(elle) dispose d'un sifflet, d'un drapeau et d'une montre pour gérer le temps. Pour améliorer sa visibilité, il(elle) lui est possible de porter une tenue distinctive. Lorsque beaucoup de cyclistes roulent simultanément sur la piste, il est judicieux de prévoir deux chefs de piste. Chaque cycliste reste entièrement responsable de sa propre sécurité et des fautes qu'il pourrait commettre.

## 4. Organisation d'évènements

L'organisateur doit veiller à ce que la piste, le vélodrome et toutes les installations soient en bon état et ne présentent pas de danger pour la sécurité.

Toute compétition inscrite à un calendrier départemental, régional ou national de la Fédération Française de Cyclisme ne peut se dérouler que sur un vélodrome affilié à la Fédération Française de Cyclisme (normes fixées par les articles 3.4.064 à 3.4.101 du règlement FFC).

Pour les épreuves internationales, les normes en vigueur sont celles définies par l'Union Cycliste Internationale (articles 3.6.064 à 3.6.101 du titre III du règlement UCI).

Le chapitre 2.1 du présent document rappelle ces principes.

### 4.1. Déclaration à l'administration

#### 4.1.1. Déclaration

Le propriétaire ou le gestionnaire du vélodrome doit être tenu informé de toute organisation.

#### 4.1.2. Assurance

Chaque compétiteur doit être engagé régulièrement. C'est à dire qu'il doit être titulaire d'une licence en cours de validité, délivrée par sa fédération sportive. Cette licence délivrée par un club implique :

- que le compétiteur ait répondu au questionnaire de santé, et, si les réponses l'exigent à un examen médical d'absence de contre-indication à la pratique du cyclisme de compétition, conformément aux dispositions en vigueur
- que le compétiteur connaisse les garanties contractuelles et optionnelles offertes par l'assurance souscrite en même temps que la demande de licence

Chaque organisateur doit solliciter une assurance "responsabilité civile" couvrant les risques encourus par les participants et l'ensemble des personnes associées à l'organisation.

#### 4.1.3. Coordonnateur Sécurité

Lors de la déclaration à l'autorité administrative, l'organisateur désignera un coordonnateur sécurité.

#### 4.1.4. Nombre de participants

Conformément à l'article 3.1.009 du titre III du règlement UCI, le nombre de coureurs sur une piste ne doit en aucun cas excéder :

- 20 coureurs ou 15 équipes pour l'américaine sur une piste de moins de 250 m
- 24 coureurs ou 18 équipes pour l'américaine sur une piste de 250 à moins de 333,33 m
- 36 coureurs ou 20 équipes pour l'américaine sur une piste de 333,33 m et plus.

#### **4.1.5. Structures de secours**

L'organisateur doit mettre en œuvre les moyens humains et matériels adaptés selon l'importance de la manifestation (nombre de compétiteurs, âge des compétiteurs, nombre de spectateurs, type de locaux, etc).

L'organisateur a une obligation de moyens qui lui impose de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents et de mettre en place une chaîne de secours, de soins et d'évacuation d'un éventuel blessé (parmi les concurrents, le public ou l'organisation).

Pour toutes les épreuves, l'organisateur présentera les moyens de secours qu'il souhaite mettre en œuvre. Ce dispositif proposé sera apprécié par les services compétents.

L'organisateur devra prévoir à minima une trousse médicale de premiers secours, à un emplacement défini et connu de toute l'organisation (organisateur, arbitres...). Cette trousse médicale permettra d'apporter les premiers secours en cas d'accident. L'organisateur devra s'assurer que la présence d'un défibrillateur sur site a bien été prévu par le gestionnaire du site, et qu'il est à disposition des moyens de secours.

Le Tableau, ci-dessous, relatif aux différents moyens de secours pouvant correspondre aux besoins des épreuves cyclistes sur vélodromes précise en fonction du niveau de l'épreuve, les moyens de secours à mettre en place.

		Niveau de l'épreuve		
		Départementale Régionale	Nationale  (Ex. : Coupe de France Juniors, Coupe de France de l'Américaine, Championnats de France)	Tentatives de records <sup>(1)</sup>
Dispositif de Secours	2 secouristes majeurs PSC1 <sup>(2)</sup> Les 2 secouristes seront identifiables de l'organisation et du public	<p>Une convention devra être établie avec une association agréée de sécurité civile pour la partie sportive ainsi que pour l'accueil du grand public, qui elle seule, peut contribuer à la mise en place d'un DPS dans le cadre de rassemblement de personnes (nombre de secouristes et d'ambulances : cf Référentiel National Mission de Sécurité Civile du Ministère de l'Intérieur).</p> <p>Le DPS devra être communiqué à la FFC à minima 10 jours avant l'événement</p> <p>Les entraînements officiels débutent 1 jour avant le début des Championnats.</p>		Le dispositif de secours devra être communiqué à la FFC à minima 10 jours avant l'événement
	Médecin	Non obligatoire	<p>Le dispositif de secours médical devra être opérationnel lors des entraînements et des Compétitions.</p> <p>Une convention devra être établie avec une association agréée de sécurité civile pour la partie sportive ainsi que pour l'accueil du grand public, qui définira le Dispositif Prévisionnel de Secours nécessaire.</p> <p>1 Médecin urgentiste ou expérimenté dans l'intervention dans les manifestations sportives auprès des acteurs (connaissant si possible la discipline de la piste), et en relation avec le SAMU.</p> <p>Le dispositif de secours devra être communiqué à la FFC à minima 10 jours avant l'événement.</p>	<p>La présence d'un médecin ou d'un infirmier protocolé <sup>(3)</sup> sera adaptée spécifiquement à chaque tentative en fonction de différents critères : type de record, âge, pathologie, limitation, handicap etc ...</p> <p>Avec le consentement du sportif concerné, le dossier médical du prétendant à la tentative du record doit être transmis au directeur médical de la FFC</p>

(1) l'ensemble des frais de secours, de médecins urgentistes pouvant être imposés aussi bien par la Fédération Française de Cyclisme que par l'exploitant du site le cas échéant

(2) P.S.C.1 : Prévention et Secours Civique de niveau 1

(3) Infirmier protocolé = En l'absence d'un médecin, l'infirmier ou l'infirmière est habilité, après avoir reconnu une situation comme relevant de l'urgence ou de la détresse psychologique, à mettre en oeuvre des protocoles de soins d'urgence, préalablement écrits, datés et signés par le médecin responsable. Dans ce cas, l'infirmier ou l'infirmière accomplit les actes conservatoires nécessaires jusqu'à l'intervention d'un médecin. Ces actes doivent obligatoirement faire l'objet de sa part d'un compte rendu écrit, daté, signé, remis au médecin et annexé au dossier du patient ». (Article R. 4311-14 du code de santé publique)

Si une équipe est amenée à assurer une mission d'acheminement de victime(s) vers un point de prise en charge, il est nécessaire de prendre toute disposition pour garantir la continuité des moyens de secours, tel que défini dans la convention établie avec l'organisateur.

## **4.2. Mesures de sécurité durant l'évènement**

### **4.2.1. Généralités**

Durant les compétitions :

- Aucun objet ne doit être entreposé sur les balustrades, extérieure ou intérieure, aucune personne ne doit s'y asseoir.
- Les zones interdites aux piétons sont :
  - La piste
  - La côte d'azur
  - La zone de sécurité, conformément à l'article 3.1.012 du titre III du règlement UCI, pendant toutes les épreuves sur piste, à l'exception de la poursuite par équipe et de la poursuite individuelle, tout le personnel d'équipe doit rester au centre piste (hors de la zone de sécurité et de la piste). Pendant ces épreuves, uniquement un entraîneur par équipe est autorisé dans la zone. Le personnel spécifique d'une équipe peut être autorisé à y accéder (par exemple le mécanicien à la suite d'un accident) à la discrétion des arbitres. Les personnes autorisées doivent porter une tenue et des chaussures adaptées. Aucun objet (y compris les blocs de départ, horloge de départ et compte-tours) ne peut s'y trouver quand il y a un coureur sur la piste.
- En cas de besoin, l'organisateur ou le corps arbitral doit prévoir des créneaux d'échauffement en fonction des disciplines ou des catégories.
- Les exercices de départs arrêtés doivent obligatoirement être signalés 30 à 40 mètres en avant du teneur par un dirigeant, muni d'un drapeau rouge et d'un sifflet, en bord de piste afin de faire écarter par l'extérieur les autres utilisateurs de la piste.

### **4.2.2. Comportements des concurrents et des encadrants**

Les phases d'échauffements doivent se dérouler sous la responsabilité d'un chef de piste. Si plusieurs coureurs sont présents en piste en même temps, en un ou plusieurs groupes, ces derniers peuvent se faire « à la corde » ou à hauteur de la ligne bleue des stayers. Dès lors que les exercices spécifiques débutent, tous les échauffements se font à hauteur de la ligne bleue. La partie située en dessous est réservée aux exercices spécifiques.

Lors d'exercices avec engins motorisés, les coureurs doivent monter en piste derrière l'engin et en aucun cas « plonger » devant celui-ci pour effectuer des sprints.

Conformément à l'article 3.2.005 du titre III du règlement UCI, les coureurs ne peuvent porter aucun objet sur eux ou sur leur bicyclette qui pourrait tomber sur la piste ou perturber leur attention.

De plus, comme stipulé à l'article 3.2.02 de la réglementation piste de la Fédération Française de Cyclisme, les coureurs roulants sur la piste doivent en tout temps être en plein contrôle de la bicyclette et avoir au moins une main sur le guidon (ou le cintre supplémentaire).

Lors des épreuves qui le nécessitent (exemples : départ de matches de vitesse, départ de courses en peloton), l'encadrant qui procède à la « poussée » du coureur ne doit pas le faire en se déplaçant. Il doit rester sur place. Les épreuves de demi-fond et les courses derrière d'homme font exception à cette règle.

#### 4.2.3. Gestion des accidents de course

L'article 3.2.21 de la réglementation piste de la Fédération Française de Cyclisme distingue les accidents reconnus des accidents non reconnus.

« *Sont considérés comme accidents reconnus :*

- *Chute légitime*
- *Crevaison*
- *Bris d'une pièce essentielle de la bicyclette*
- *Tous les autres incidents sont considérés comme accidents non reconnus :*
  - *Défaut de serrage : roue, guidon*
  - *Courroie de cale-pied*
  - *Blocage de pédale*
  - *Etc ... »*

En cas de chute, la mission des arbitres placés dans les virages ou dans la ligne opposée à la ligne d'arrivée est de se trouver immédiatement en amont de la chute pour faire "écarter par l'extérieur" de la piste le passage des autres coureurs ou du peloton. Ceci afin d'éviter une multiplication des chutes.

Un autre arbitre doit immédiatement se rendre près du ou des coureurs ayant chutés et juger de la gravité de la chute, appeler les secouristes. Le starter, si besoin, au moyen d'un drapeau jaune, demande la neutralisation de la course ou si nécessaire, la fait stopper par un double coup de pistolet.

## 5. Annexe

Niveau de classement			
Critères	INTERNATIONAL	NATIONAL	REGIONAL
Longueur de la piste	Sous-multiple du km 166,66, 200, 250, 333,33, 400, 500	Sous-multiple du km 166,66, 200, 250, 333,33, 400, 500	
Largeur de la piste	> à 7 m Cat 1 & 2 > à 5 m Cat 3	> à 5 m	> à 5 m
Vitesse de sécurité	Cat 1 & 2 : 85 km/h Cat 3 : 75 km/h	75 km/h	
Rayon constant du virage	19-25 m (piste de 250 m) 22 - 28 m (piste de 285,714 m) 25 - 35 (piste de 333,33 m) 28 - 50 (piste de 400 m)	19-25 m (piste de 250 m) 22 - 28 m (piste de 285,714 m) 25 - 35 (piste de 333,33 m) 28 - 50 (piste de 400 m)	
Angle minimal d'inclinaison	Calculé pour atteindre la vitesse de sécurité	Calculé pour atteindre la vitesse de sécurité	
Présence d'un tunnel d'accès	OUI	OUI	Obligation de sécuriser l'accès à la piste
Largeur Zone de sécurité	> à 4 m (pistes de 250 m et +) > à 2,5 m (pistes de moins de 250 m)	> à 4 m (pistes de 250 m et +) > à 2,5 m (pistes de moins de 250 m)	> à 50 % de la largeur de piste
Côte d'azur	Largeur équivalente à 10 % de la largeur de la piste. Raccord harmonieux et dans la continuité de la piste	Largeur équivalente à 10 % de la largeur de la piste. Raccord harmonieux et dans la continuité de la piste	Largeur équivalente à 10 % de la largeur de la piste. Raccord harmonieux et dans la continuité de la piste

**Niveau de classement**

<b>Critères</b>	<b>INTERNATIONAL</b>	<b>NATIONAL</b>	<b>REGIONAL</b>
Balustrade intérieure	Obligatoire si zone de sécurité inférieure à 4 m ou si cette zone est marquée par un emmarchement - Hauteur de 1m20 mini - Pose de filets ou surélévation de la balustrade intérieure si aire centrale décaissée de plus de 1m50	Obligatoire si zone de sécurité inférieure à 4 m ou si cette zone est marquée par un emmarchement - Hauteur de 1m20 mini - Pose de filets ou surélévation de la balustrade intérieure si aire centrale décaissée de plus de 1m50	
Balustrade extérieure	90 cm dont 65 cm en partie pleine et lisse (2 m de hauteur si le bord extérieur de la piste est à plus de 1m50 du sol)	90 cm dont 65 cm en partie pleine et lisse (2 m de hauteur si le bord extérieur de la piste est à plus de 1m50 du sol)	90 cm dont 65 cm en partie pleine et lisse (2 m de hauteur si le bord extérieur de la piste est à plus de 1m50 du sol)
Puissance de l'éclairage (configuration compétition)	1400 lux (cat1) 1000 lux (cat 2) + cat 3 et 4 si piste couverte 500 lux (cat 3 plein air)	1000 lux (couvert) 500 lux (plein-air)	
Eclairage de sécurité	OUI	OUI	
Chronométrage permanent ou connectique préinstallée	OUI	OUI	
Quartier des coureurs	Matérialisé dans quart de piste précédant la ligne	Matérialisé dans quart de piste précédant la ligne	Facultatif mais espace si possible matérialisé
Aire centrale	Pas d'obstacle visuel	Pas d'obstacle visuel	Pas d'obstacle visuel
Tribunes 'debout' ou 'Assises' + chemin de ronde (debout)	> à 1500	> à 1000	