RÈGLEMENT PUMP TRACK

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLISME

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLISME

SOMMAIRE

1. DEFINITION 3
2. PARTICIPATION ET CATEGORIES D'AGES 3
3. CATEGORIES LORS DES COMPETITIONS NATIONALES 3
4. MATERIEL ET EQUIPEMENT 4
5. FORMAT DE LA COMPETITION 4
6. DÉROULEMENT DE LA COMPETITION 6
7. ENGAGEMENTS 6
8. PENALITES 7

1. DEFINITION

1.1 Un Pump Track est une piste destinée à la pratique sportive, composée de bosses, de mouvements de terrain, de virages relevés, permettant par effet ressort de prendre de la vitesse par l'action des bras et des jambes. Le pédalage est également autorisé, notamment lors de la prise d'élan.

1.2 La piste se définit comme la bande de roulement asphaltée, sans tenir compte des lignes de couleurs qui sont des indications de circulation et du niveau des différentes parties de la piste.

La surlargeur du virage en sommet de virage, zone plane de sécurité, ne sera pas considérée comme faisant partie la bande de roulement, et sera donc en dehors de la piste.

1.3 La réglementation de l'activité Pump Track permet la mise en place de compétitions sous l'égide de la FFC.

1.4 Tout compétiteur qui prend part à cette manifestation est sensé connaître le présent règlement. Il s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

1.5 Les compétitions de Pump Track doivent se dérouler sur une piste dont la conformité a été attestée par un référent technique de la FFC.

1.6 La seule autorité compétente sera celle du collège des arbitres pour l'application du présent règlement en compétition.

2. PARTICIPATION ET CATEGORIES D'AGES

2.1 Les compétitions de Pump Track sont ouvertes à partir de la catégorie U9, sur présentation d'une licence FFC en cours de validité.

2.2 Les catégories suivantes peuvent être proposées : U9 (seulement en compétitions régionales), U11, U13, U15, U17, U19, ELITE (à partir de 19 ans), MASTERS (à partir de 35 ans, sans point UCI à partir du 1er janvier de l'année en cours en BMX et MTB).

2.3 Des classements distincts sont édités pour les HOMMES / FEMMES.

2.4 L'organisateur peut décider de faire des catégories par type de matériel (voir chapitre 3) et/ou de regrouper certaines catégories si nécessaire.

2.5 En fonction des inscrits et inscrites, les catégories pourront être regroupées :

- Soit Hommes et Femmes seront regroupés dans une catégorie d'âge mixte durant le temps de la compétition.
- Soit des catégories d'âges seront regroupés par sexe.

Même en cas de regroupement de catégorie lors de la compétition, des classements séparés seront édités et des podiums distincts seront organisés pour chaque catégorie.

3. CATEGORIES LORS DES COMPETITIONS NATIONALES

3.1 Spécifiquement lors des Championnats de France, les titres suivants seront décernés chez les Hommes et chez les Femmes

- Champion (ne) de France U17
- Champion (ne) de France U19
- Champion (ne) de France ELITE

3.2 Spécifiquement lors des Championnats de France Masters, les titres suivants seront décernés chez les Hommes et chez Femmes :

- Champion (ne) de France Masters 35 ans et +

3.3 Spécifiquement lors du Challenge de France, les Trophées suivants seront décernés chez les Hommes et chez Femmes :

- Vainqueur (e) du Challenge de France U11
- Vainqueur (e) du Challenge de France U13
- Vainqueur (e) du Challenge de France U15

4. MATERIEL ET EQUIPEMENT

4.1 Le vélo doit avoir au minimum des roues de 20 pouces.

4.2 Le cintre doit être bouché aux extrémités.

4.3 Le vélo doit disposer au minimum d'un frein arrière.

4.4 Les vélos à Assistance Electriques ne sont pas autorisés à participer.

4.5 Le vélo ne doit pas comporter d'éléments dangereux pour les autres pilotes (pegs notamment).

4.6 Les pédales automatiques sont interdites, seules les pédales plates sont autorisées.

4.7 Les arbitres se réservent le droit de refuser un vélo au départ de la compétition.

4.8 Les pilotes doivent porter obligatoirement un casque intégral.

4.9 Les pilotes doivent porter un maillot à manche longue et pantalon ou porter des genouillères et coudières.

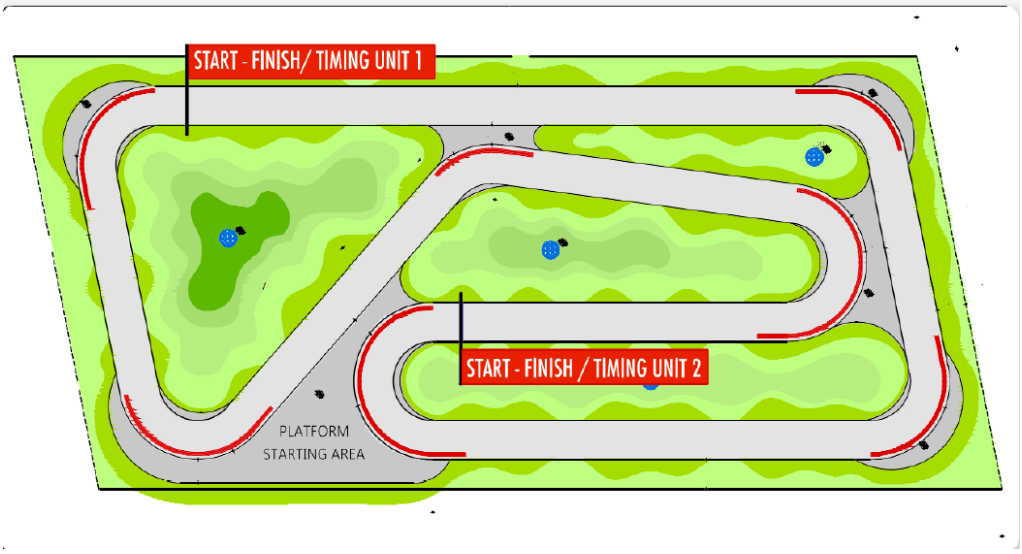
4.10 Les pilotes doivent porter des chaussures fermées et des gants longs.

5. FORMAT DE LA COMPETITION

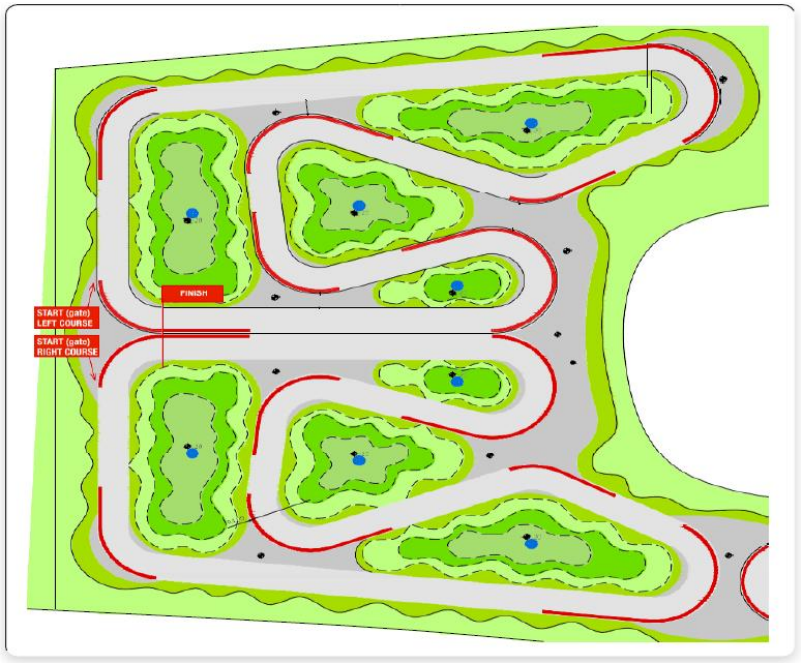
Les compétitions de Pump Track peuvent se dérouler sur différents formats : *tour chrono, poursuite, dual ;*

5.1 « Les phases finales » en format **tour chrono** opposent deux pilotes qui s'affrontent l'un après l'autre, sur le même parcours. La constitution des paires de pilote est réalisée sur la base des chronos des qualifications, en associant le meilleur temps au moins bons (32ème, 16ème, 8ème ou 4ème en fonction du nombre de pilotes ayants réalisés les qualifications) et ainsi de suite. Le pilote ayant réalisé le moins bon temps en phase de qualification passe en premier. Le meilleur temps chrono passant au tour suivant jusqu'à la finale.

5.2 Les « phases finales » en format **poursuite** opposent deux pilotes directement sur la même piste au même moment. Deux zones de départ/arrivée sont alors identifiées sur le Pump Track (matérialisée par une zone bien identifiée et par un chrono spécifique). Le pilote ayant réalisé le meilleur temps en qualification choisit le départ/arrivée de son choix. Les deux départs sont placés idéalement à l'opposé l'un de l'autre sur le parcours, laissant ainsi une bonne distance entre les deux pilotes. Il est important que la configuration des deux départs soit identique et permette une prise de vitesse similaire. Les pilotes vont dans le même sens. Si un pilote quitte la piste, il est automatiquement éliminé de la phase finale. Le gagnant de la manche est celui qui arrive en premier à la fin de son tour, il passe ensuite sur la manche suivante jusqu'à la finale.



5.3 Les « phases finales » en format **dual** opposent deux pilotes au même moment, sur deux pistes parfaitement similaires. Le pilote avec le meilleur temps en qualification choisit le parcours sur lequel il veut concourir. Le classement s'établit soit directement sur une manche (le gagnant passe au tour d'après), soit sur le cumul des deux runs (sur les deux parcours). Dans ce cas le pilote le plus rapide au cumul des deux temps passe au tour d'après.



5.4 En cas d'intempérie importante, le collège des arbitres se réserve la possibilité d'arrêter temporaire ou définitivement la compétition. En cas d'arrêt définitif de la compétition, seront pris en compte les résultats des qualifications si l'ensembles des pilotes a pu prendre le départ afin d'établir les résultats. Ce principe est valable dès le premier tour de qualification, qui dans ce cas donnera les résultats de la compétition.

6. DÉROULEMENT DE LA COMPETITION

6.1 La compétition s'organise systématiquement autour de « session libre d'entrainement », de « qualification » et de « phases finales ».

6.2 La zone de départ est matérialisée par un carré d'une taille de 170 x 50 cm permettant placer le vélo. Le départ s'effectue arrêté avec un pied au sol. Une fois le départ donné par l'arbitre, le pilote doit démarrer dans la foulée sans passer par une phase de statique.

Ensuite le pilote aura la possibilité de prendre de l'élan jusqu'à la ligne de déclenchement du chrono, matérialisée par une ligne de couleur sur la piste.

Une nouvelle ligne de couleur matérialisera l'arrêt du chrono, à la suite le pilote aura une distance de décélération.

6.3 « Les sessions libres d'entrainement » doivent permettre aux pilotes de s'entrainer sur la piste. La durée de cette session est libre et dépend du programme de course. Les pilotes devront disposer de leur plaque de guidon pour effectuer leur entrainement.

6.4 Le contrôle des vélos et des équipements s'effectue par les arbitres durant les entrainements et au départ des manches de qualification, et tout au long de la compétition.

6.5 « Les qualifications » consistent en un ou plusieurs tours chrono, suivant un ordre de passage définit par le collège des arbitres. Les qualifications en 2 tours sont recommandées, les pilotes se qualifient suivant leur meilleure performance.

6.6 Les pilotes devront impérativement prendre le départ de tous les tours de qualification pour pouvoir continuer la compétition et rentrer dans le tournoi.

6.7 Le résultat des qualifications sera pris en compte pour composer les grilles du tournoi. Ce résultat sera pris en compte également pour déterminer l'ordre des départs entre deux pilotes, le moins bon temps partira en premier.

En cas d'ex æquo lors du tournoi, le temps de la manche de placement sera pris en compte pour départager les pilotes, excepté en manches finales ou dans ce cas des « rerun » seront organisés.

6.8 Au regard du nombre de pilotes disposant d'un temps aux qualifications, l'organisateur peut décider de sélectionner les :

- 32 meilleurs temps pour les phases finales s'il y a plus de 32 pilotes dans la catégorie
- 16 meilleurs temps pour les phases finales s'il y a 31 pilotes ou moins dans la catégorie
- 8 meilleurs temps pour les phases finales s'il y a 15 pilotes ou moins dans la catégorie
- 4 meilleurs temps pour les phases finales, s'il y a 7 pilotes ou moins dans la catégorie

Les pilotes au-delà de ces seuils sont alors éliminés à ce stade de la compétition.

7. ENGAGEMENTS

7.1 Les engagements se feront directement auprès de l'organisateur et dans les conditions fixées par ce dernier.

7.2 L'accueil, les engagements et le contrôle administratif des concurrents se dérouleront selon un programme et des horaires communiqués par l'organisateur.

Un concurrent sera considéré comme régulièrement engagé lorsque son nom sera sur les listes de départ.

8. PENALITES

8.1 Si un pilote quitte la piste en mettant un pied (ou autres parties du corps) ou roue hors de la bande de roulement du Pump Track, son temps ne sera pas comptabilisé lors du round en question, il sera annoncé comme relégué (REL) et conservera néanmoins le bénéfice de ses performances passées.

8.2 Le respect de la bande de roulement sera de la responsabilité et à l'appréciation du ou des arbitres de piste, et en toute fin du ou de la présidente du jury. L'organisateur devra prévoir pour les arbitres de piste des drapeaux (jaunes ou rouges) afin que les « fautes » soient établies immédiatement, en levant le drapeau en l'air.